



# Braunschweigische Heimat

Braunschweigischer Landesverein für Heimatschutz e. V.

1988 · 74. Jahrgang



P

Präsenz

117

UB Braunschweig 84



2702-2618

---



Herausgegeben vom Braunschweigischen  
Landesverein für Heimatschutz e. V.

1988 · 74. Jahrgang  
Braunschweig 1990

**Titelbild:**

Der alte Bahnhof Vienenburg, heute Eisenbahnmuseum

© Braunschweiger Landesverein für Heimatschutz

Geschäftsstelle: Kanzleistr. 3

Braunschweigisches Landesmuseum

W-3340 Wolfenbüttel

Schriftleitung: Wolf-Dieter Steinmetz

Kanzleistr. 3, W-3340 Wolfenbüttel

Alle Zuschriften sind an den Schriftleiter zu richten; ebenfalls Besprechungsexemplare und Sonderdrucke von Aufsätzen, die im Literaturteil angezeigt werden sollen.

Für die einzelnen Beiträge sind jeweils die Verfasser verantwortlich.

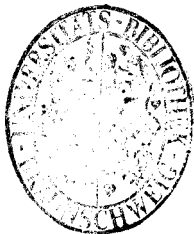
Umschlagentwurf: Prof. Klaus Grözinger,  
Braunschweig

Der Zweck des Vereins ist mit Bescheid des Finanzamtes Braunschweig-Stadt vom 14. 5. 1982 (AZ.IV-231-Gem LNR.: B 41) als förderungswürdig im Sinne der Steuergesetze anerkannt. Für Zuwendungen über den Mitgliedsbeitrag hinaus können deshalb Spendenbescheinigungen erteilt werden.

Anmeldungen über die Geschäftsstelle Kanzleistr. 3, 3340 Wolfenbüttel.

Postgirokonto des Braunschweigischen Landesvereins für Heimatschutz: Hannover Nr. 44065-308.  
Bankkonto: Norddeutsche Landesbank Nr. 111690, Braunschweig

Gedruckt mit einem Zuschuß der Stadt Braunschweig



Druck: Waisenhaus-Druckerei GmbH,  
Braunschweig



## Inhalt

- 5     Zum Gedenken an Dr. Werner Flechsig
  
- 6     Manfred E. Ganz  
      Die Entstehungsgeschichte der braunschweigischen  
      Eisenbahn. Zum 150jährigen Jubiläum der ersten  
      deutschen Staatseisenbahn nach Wolfenbüttel im  
      Jahre 1988.
  
- 37    Birgit Pollmann  
      Technische Entwicklungen und Auswirkungen der  
      Eisenbahn auf Wirtschaft und Gesellschaft.
  
- 52    Helmut Freise  
      Karl Neuss (1888–1967). Erinnerung an den  
      Braunschweiger Maler anlässlich seines 100. Geburts-  
      tages.
  
- 63    Hartmut Sührig  
      Die ältesten Braunschweiger Kalender – Zur  
      Kalenderarbeit des Magisters Andreas Günther.
  
- 71    Nicolaus Heutger  
      Riddagshausen – Epochen der Klostergeschichte.
  
- 77    Hans-Henning Grote  
      Die St. Nicolai-Kirche zu Melverode.

## Anschriften der Autoren

Helmut Freise  
Kehler Hohl 18  
W-5470 Andernach

Manfred E. Ganz  
Postfach 5217  
W-6840 Lampertheim 5

Dr. Dr. Nicolaus Heutger  
Kaiser-Friedrich-Str. 18  
W-3200 Hildesheim

Prof. Dr. Birgit Pollmann  
Rathaus  
Langer Hof 1  
W-3300 Braunschweig

Dr. Hartmut Sührig  
An der Kirche 8  
W-3220 Alfeld

# **Zum Gedenken an Dr. Werner Flechsig**

**\* 24. Januar 1908     † 16. Oktober 1988**

**Schriftleiter der Braunschweigischen Heimat  
von 1949 bis 1975**

**Zur Würdigung des Lebenswerkes von Dr. Flechsig ist vorgesehen, ihm einen späteren Band unserer Zeitschrift  
mit Arbeiten von Freunden und Kollegen zu widmen.**

Manfred E. Ganz

## Die Entstehungsgeschichte der braunschweigischen Eisenbahn. Zum 150jährigen Jubiläum der ersten deutschen Staatseisenbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel im Jahre 1988

„Durch die Eisenbahn verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Kultur gehoben und verbreitet.“ Diese prophetischen Worte von Dr. Karl Ritter von Ghega (13. Juni 1802–14. März 1860) des genialen Erbauers der Semmeringbahn in Österreich, hatten bis zum dritten Viertel des vorigen Jahrhunderts ihre Richtigkeit erwiesen. Die Wirtschaft in den von den Eisenbahnlinien berührten Gebieten belebte sich. Durch ihr Wachsen wurden Anstoßeffekte durch Entstehen von neuen gewerblichen und industriellen Betrieben erzeugt, in denen die Bevölkerung Arbeit und Verdienst fand.

Aber auch die Schattenseiten der Nichterschließung durch das neue Verkehrsmittel zeigten sich. Die abseits der Eisenbahn gelegenen Regionen verloren wirtschaftlich den Anschluß. Dies versuchte man durch Anlegen von Nebeneisenbahnstrecken, sowohl zur Verbindung der Haupteisenbahnen untereinander, als auch zur Erschließung von schienenlosen Gebieten, zu erreichen. Manche von der Bevölkerung gewünschte Eisenbahnstrecke blieb aber ungebaut. In den meisten Fällen sprach die Rentabilitätsrechnung dagegen, da der in den meisten Fällen geführte Dampfbetrieb mit hohen Kosten verbunden war.

Das Eisenbahnnetz des ehemaligen Herzogtums Braunschweig entstand aus den Eisenbahnstrecken der „Braunschweigischen Staatseisenbahn“ (BSE), ihrer Nachfolgerin, der „Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft“ (BEG), der „Braunschweigischen Landeseisenbahn“ (BLE), der „Braunschweig-Schöninger Eisenbahn“ (BSE), sowie aus der Privateisenbahn „Halberstadt-Blankenburg“ und der „Hafen- und Industriebahn Braunschweig“. Im folgenden soll die Entwicklung der einzelnen Eisenbahnen kurz dargestellt werden.

### Braunschweigische Staatseisenbahn (BSE)

Reiche Bodenschätze führten im 18. und 19. Jahrhundert das Herzogtum Braunschweig zur Industrialisierung. Die Hauptstadt Braunschweig lag im Schnittpunkt wichtiger Ost-West- und Nord-Süd-Verkehrsstraßen. Als Transitland und zur Belebung der eigenen Wirtschaft mußte das Herzogtum um gut ausgebaute Verkehrsverbindungen besorgt sein. Mit dem Bau der ersten Eisenbahnen in England befaßte sich auch August Philipp von Amsberg (17. Juli 1788–9. Juli 1871). Berechnungen hatten ergeben, daß die Transportkosten für die Beförderung von Gütern auf der Eisenbahn, selbst auch auf der Pferdebahn, sich auf ein Viertel gegenüber dem Straßenverkehr senken würden. Philipp von Amsberg beschäftigte sich mit den Verkehrsverbindungen Braunschweigs und Hannover zu den Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck schon im Jahre 1824. Er untersuchte die Situation der beiden Schwesterstädte Braunschweig und Hannover an den Beispielen des Umschlags von Erzeugnissen aus Bergbau, Land- und Forstwirtschaft, und schlug in diesem Zusammenhang vor, Eisenbahnen nach dem Vorbild englischer Kohlenbahnen anzulegen. Er ahnte, welche Bedeutung das Eisenbahnwesen für die Entwicklung der Industrie, des Handels und der Volkswirtschaft im allgemeinen haben würde. Im Jahre 1824 veröffentlichte er sein Werk „Plan zur Anlegung einer Eisenbahn zwischen Hannover und Braunschweig“. Die Baukosten des v. Amsberg vorgeschlagenen „Schienenpfades“ waren auf eine Million Taler veranschlagt. Man kalkulierte mit 100.000 Taler Einnahmen und 75.000 Taler Ausgaben pro Jahr. Leider kam es für diese als Pferdeeisenbahn geplanten Strecken nicht zu einer Einigung. Wohl befürwortete man den v. Amsbergschen Plan aus verkehrspolitischen Überlegungen, doch scheiterte seine Verwirklichung an den damaligen zeitbedingten Vorurteilen und dem Mißtrauen, die man den „Eisenbahnwegen“ noch entgegenbrachte. Weitere Eisenbahnentwürfe ruhten, weil v. Amsberg von 1828 bis 1831 zu diplomatischer Tätigkeit außer Landes abgeordnet wurde. Die Realisierung von Plänen und der Fortschritt der Entwicklung zum Wohle der Menschheit ist oft von den Aktivitäten eines einzelnen Menschen abhängig. Man kann v. Amsberg neben Friedrich List (6. August 1789–30. November

1846) als den Miturheber der deutschen Eisenbahnen bezeichnen. Nach v. Amsbergs Rückkehr aus diplomatischen Diensten lenkte er sofort die Aufmerksamkeit maßgeblicher Bevölkerungskreise wieder auf die Eisenbahn. Das Königreich Hannover bereitete ihm jedoch Schwierigkeiten, da man sich in dortigen Regierungskreisen nur mit der Führung aller braunschweiger Eisenbahnlinien über Hannover nach den Nord- und Ostseehäfen einverstanden erklärte, wohingegen v. Amsberg die Eisenbahnlinie nach Hamburg nur direkt über die Stadt Celle bauen lassen wollte. Schließlich einigte man sich, indem man am 30. April 1834 einen Staatsvertrag zwischen beiden Staaten unterzeichnete. Es war der erste Staatsvertrag dieser Art über einen länderüberschreitenden Bau einer Eisenbahn. In diesem Vertrag gestattete Hannover dem Herzogtum Braunschweig, im Falle eines Eisenbahnbauvorhabens Eisenbahnanschlüsse von der Landeshauptstadt Braunschweig zwischen den Städten Hannover, Bremen und Hamburg aus einzurichten. In der Folgezeit zögerte jedoch die hannoversche Regierung, ihre vertragliche Zusicherung einzuhalten, da sie den Wettbewerb bei einer Einbeziehung Braunschweigs in das hannoversche Eisenbahnnetz fürchtete.

Im Jahre 1834 schlug v. Amsberg den Bau einer Eisenbahn, zunächst eine als Güterbahn projektierte Strecke, von Braunschweig über Vienenburg nach (Bad) Harzburg vor. Ein Jahr später, 1835, plante er die Eisenbahnverbindung von Braunschweig über Helmstedt nach Magdeburg. Leider konnte dieser Vorschlag nicht verwirklicht werden, denn die Entscheidung fiel für den Bau zugunsten der Linienführung über (Groß-) Oschersleben.

Zum Eisenbahnbau kam es im Herzogtum Braunschweig aber erst, als man im Königreich Hannover die Eisenbahnlinie von Lehrte über Hildesheim, Ringelheim, Schladen nach Magdeburg bzw. Halberstadt mit Anschluß nach Leipzig, Dresden und Berlin erörterte. Als Gegenvorschlag unterbreitete v. Amsberg seinen alten Plan einer Eisenbahnlinie von Braunschweig nach Harzburg. Damit wollte er dem hannoverschen Entwurf zuvorkommen, indem er mit der braunschweigischen Eisenbahnstrecke den von Osten kommenden Verkehr auffangen und über Braunschweig leiten wollte. Der andere Effekt lag in der Wirtschaftsförderung der Harzindustrie, und zwar in

der Erschließung des Erz- und Holzreichtums des Harzes. Es gelang v. Amsberg, die braunschweigische Regierung für dieses Bauvorhaben zu gewinnen und die Bauarbeiten auf Staatskosten ausführen zu lassen. Das Projekt wurde am 29. Oktober 1836 von der Ständeversammlung mit 28 gegen 17 Stimmen genehmigt. Die Baukosten sollten 400.000 Taler betragen. Von Braunschweig bis Wolfenbüttel war eine Dampf- und bis Harzburg eine Pferdeeisenbahn vorgesehen. Am 13. November 1837 wurde mit dem Königreich Hannover ein Staatsvertrag über die Genehmigung der Überquerung und die Benutzung hannoverschen Territoriums im Okertal, südlich von Wolfenbüttel, abgeschlossen. Leider konnte das Projekt nicht realisiert werden, da das entsprechende Baugebiete für die vorgesehene Trasse nicht zu erhalten war. Hannover besaß zur damaligen Zeit noch keinen durch Gesetz geregelten Zustand über die Enteignung von Gelände für staatliche Bauvorhaben, das sogenannte „Expropriationsgesetz“, und somit wurde der Erwerb des benötigten Terrains zu kostspielig. Die Gleisanlagen mußten daher auf Kunstbauten im Überschwemmungsgebiet der Oker verlegt werden, wo sie noch heute zu sehen sind.

Im Juli 1837 begann man mit der Bauausführung und bereits am 1. Dezember 1838 konnte die mit einer englischen Spurweite (4 Fuß, 8½ Zoll; englisch = 1,435 m) eingleisige Strecke mit einer Länge von 11,75 km von Braunschweig bis Wolfenbüttel dem Betrieb übergeben werden. Die von der Ständeversammlung zugesagte Höhe der Geldmittel wurde wegen Planungerweiterungen im Hinblick auf die Verwendung eines schwereren Oberbaus und noch leistungsfähigeren Dampflokomotiven um das Doppelte überschritten. Das Herzogtum Braunschweig war mit der Inbetriebnahme einer Eisenbahn auf eigene Kosten der erste deutsche Staat mit einer Staatseisenbahn. Erst 1840 folgte das Großherzogtum Baden.

Der braunschweigische Eisenbahnbetrieb wurde vorläufig auf die Personenbeförderung beschränkt und der Lokomotiv- und Wagenpark entsprechend darauf abgestimmt. Er bestand aus drei englischen „Dampfwagen“ und 12 Personenwagen verschiedener Wagenklassen. Von den Eisenbahnwagen war einer in England, die übrigen jedoch in Braunschweig von einheimischen Handwerkern hergestellt worden.



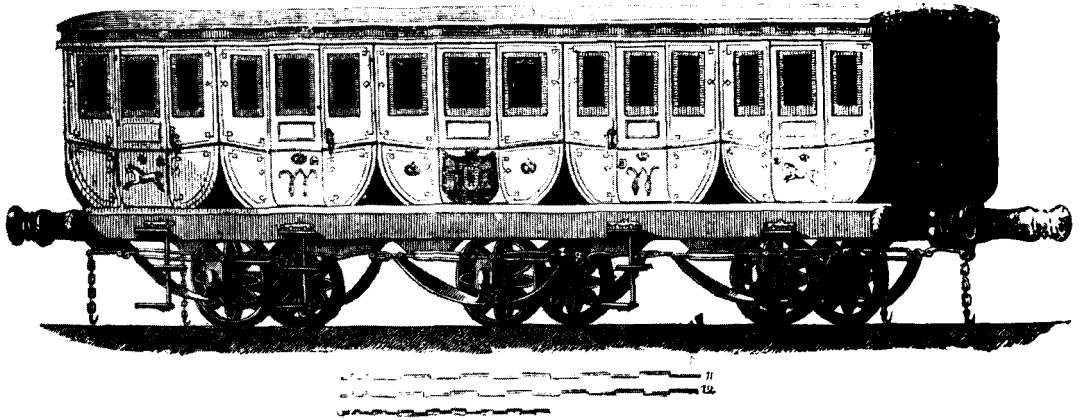


Abb. 1 Eisenbahn-Galawagen des Herzogs von Braunschweig für die Braunschweigische Staatseisenbahn. Hergestellt von der Wagenbauanstalt der Leipzig-Dresden-Compagnie. Im Januar 1844

Die herzogliche Eisenbahndirektion kaufte bei der Lokomotivfabrik „Forester“ in Liverpool/England zwei 1A1 Lokomotiven mit dem Dienstgewicht von je 200 Zentnern für je 15.000 Taler. Die „Maschinen“ erhielten die englischen Namen „Advance“ (= Fortschritt) und „Swift“ (= Schwalbe). Diese Dampflokotiven waren in Einzelteile zerlegt und nach Braunschweig verfrachtet worden. Der englische Ingenieur John Stanley Blenkinsop (26. Mai 1813–19. Mai 1884) wurde zuerst als staatlicher Eisenbahningenieur und später als Vorstand sowie Direktor der Bahnhofswerkstätten in Braunschweig angestellt. Er montierte die nach Braunschweig importierten Teile der Lokomotiven zusammen und fuhr auch die „Dampfrosen“ ein. Am 1. Dezember 1838 konnte der neugebaute Schienenweg feierlich eröffnet werden. Bei der Eröffnungsfahrt benötigte die Lokomotive Swift, die Advance war als Sicherung vorangedampft, ohne Zwischenhalt für die gesamte Strecke 20 Minuten, für die Rückfahrt hingegen nur 13 Minuten Fahrzeit.

Schon am Tag vorher fand eine Festfahrt statt, an welcher auch Herzog Wilhelm von Braunschweig teilnahm. Die Fahrt fand noch nicht im herzoglichen Salonwagen statt, sondern in seiner Hofequipe, welche man auf einem vierrädrigen Plattformwagen befestigt hatte. In Wolfenbüttel gab der Herzog den Festteilnehmern ein Frühstück. Es fanden keine wei-

teren Eröffnungsfeierlichkeiten statt, da der Herzog kein Freund von öffentlichen Feierlichkeiten war.

Nach diesem Erfolg stand der Weiterführung der Eisenbahnstrecke nach Süden nichts mehr im Wege. Die eintretenden Schwierigkeiten konnten durch v. Amsberg geschickt geführte Verhandlungen aus dem Wege geräumt werden. Am 10. August 1840 wurde das Teilstück Vienenburg – Harzburg eröffnet. Vorläufig mußte dieses als Pferdebahn betrieben werden, da man die sehr starke Steigung mit den damals vorhandenen Dampfzügen noch nicht überwinden konnte. Die Eisenbahnwagen wurden deshalb bergan von Pferden gezogen und bergab durch die Wirkung des Gefälles befördert. Erst ab 8. November 1843 konnte auf dieser Strecke der Dampfbetrieb mit Hilfe von schwereren Lokomotiven aufgenommen werden. Die Strecke Wolfenbüttel – Schladen wurde am 22. August 1840 und das fehlende Zwischenstück Schladen – Vienenburg (8 km) am 31. Oktober 1841 eröffnet.

Anzumerken ist, daß zur Belebung und Förderung des Eisenbahnverkehrs in Wolfenbüttel ein Kaffeehaus eingerichtet, in Harzburg eine Sägemühle gebaut und in Radautal ein Steinbruch in Betrieb genommen wurde.

Am Beispiel des Kaffeehauses läßt sich nachweisen, wie unbekümmert die Eisenbahnkommission

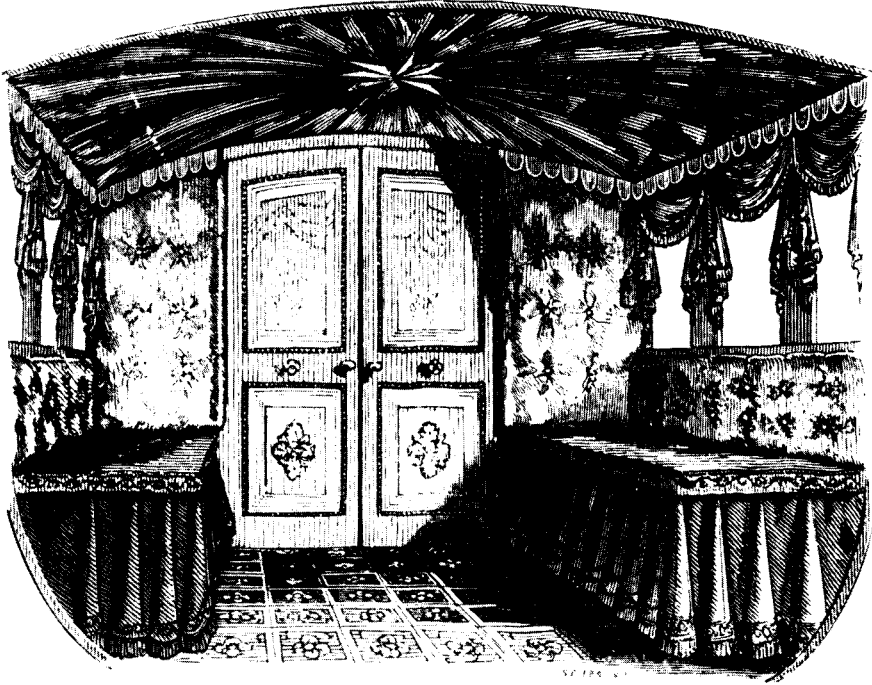
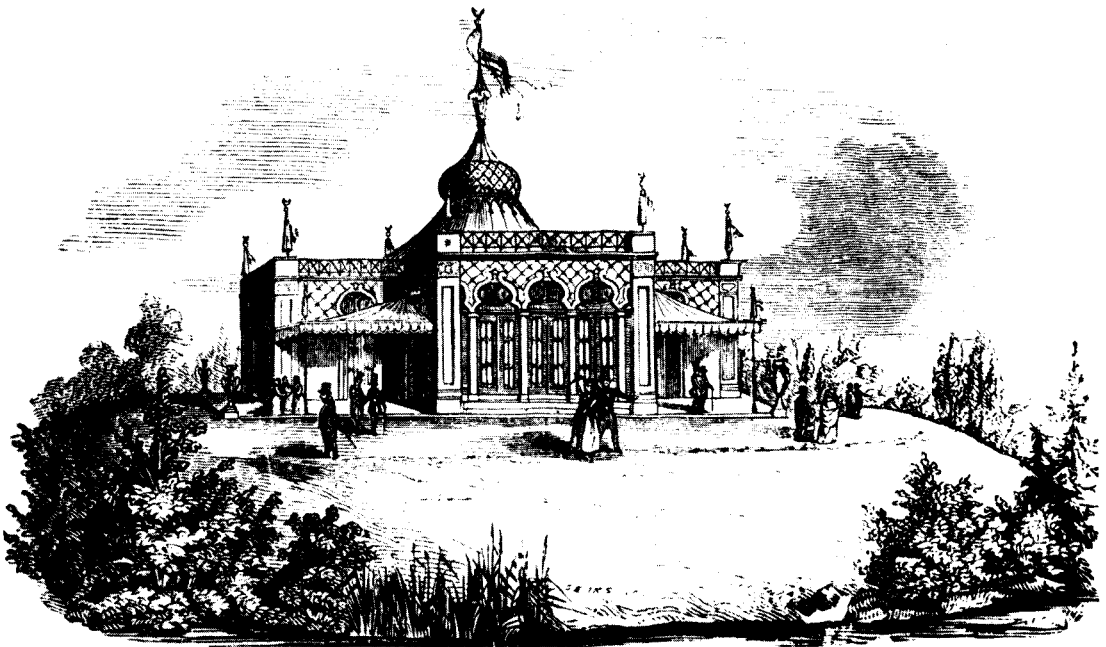


Abb. 2 Hauptcoupé im Eisenbahnwagen des Herzogs von Braunschweig. Im Januar 1844

Abb. 3 Das Kaffeehaus an der Eisenbahn, von der Braunschweigischen Staatseisenbahn errichtet, in Wolfenbüttel. Juli 1846



ihre eigenen Wege ging. Sie ließ, ohne das Ministerium zu benachrichtigen und ohne eine Baubewilligung zu haben, sowie ohne daß sich die Notwendigkeit dieses mit der Eisenbahn in Zusammenhang stehenden Baus auch nur im Entferntesten behaupten ließ, in den Anlagen bei Wolfenbüttel, fünf Gehminuten vom Bahnhof entfernt, das erwähnte Kaffeehaus errichten. Es kostete 100.000 Taler und wurde aus den Mitteln des Eisenbahnfonds finanziert. Durch dieses elegante Lokal sollte die Braunschweiger Bevölkerung einen besonderen Anreiz zu Bahnfahrten nach Wolfenbüttel erhalten. Das zeigte sich auch in der Zahl der beförderten Personen nach der Eröffnung: In der ersten Woche wurden 6.257, in der zweiten Woche 6.473 Fahrgäste gezählt, was dem Zehnfachen der veranschlagten Zahlen entsprach.

Der braunschweigische Eisenbahnverkehr entwickelte sich in den folgenden Jahrzehnten nach den v. Amsberg erwarteten Vorstellungen, was seinen weiteren Eisenbahnplänen zugute kam. Es handelte sich darum, den von Dresden und Leipzig zu erwartenden Eisenbahnverkehr in Richtung Hamburg über Braunschweig zu leiten.

Inzwischen war am 24. April 1837 ein Teil der „Leipzig-Dresdener Eisenbahn“ und am 6. Januar 1838 ein Teil der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ dem Verkehr übergeben worden. Nach v. Amsbergs Plänen sollte Braunschweig sich stufenweise zu einem Verbindungsglied im europäischen Fernschienennetz von Osten nach Westen und von Norden nach Süden entwickeln. Die Verwirklichung eines Teilplanes glaubte v. Amsberg mit dem Bau von zwei Eisenbahnstrecken von Wolfenbüttel über Oschersleben nach Magdeburg und von Wolfenbüttel nach Halberstadt zu erreichen. Die braunschweigische Regierung stimmte v. Amsbergs Vorschlag zu, die Strecke bis Oschersleben auf Staatskosten zu bauen.

Im Februar und April 1841 wurden mit den Königreichen Hannover und Preußen Staatsverträge über den Verlauf der Eisenbahnlinien unterzeichnet und dem jeweiligen Vertrag entsprechend die Fortsetzung von braunschweigischen Eisenbahnverbindungen mit den Städten Magdeburg und Hannover auf hannoverschem und preußischem Gebiet zugesagt. Die eine Strecke führte vertragsgemäß von Braunschweig bis zur Landesgrenze bei Vechelde (18,58 km). Da die andere Strecke nach Oschersleben vorwiegend über

preußisches Gebiet führte, mußte diese aufgrund des Staatsvertrages auf braunschweigische Staatsrechnung gebaut werden. Gemeinsam mit der „Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn“ wurde in Oschersleben ein Bahnhof errichtet, dessen Grundsteinlegung im Mai 1842 erfolgte. Die Eisenbahnstrecke Wolfenbüttel – Oschersleben (53,9 km) wurde am 16. Juli 1843 dem Verkehr übergeben. Wie bereits erwähnt, war am 22. Februar 1841 mit dem Königreich Hannover ein Staatsvertrag abgeschlossen worden, der den Bau einer „Kreuzungsbahn“ Hannover – Lehrte – Braunschweig und Hildesheim – Lehrte – Celle vorsah. Die Braunschweigische Staatseisenbahn verpflichtete sich darin nicht nur zur Errichtung einer Gleisstrecke Braunschweig – Vechelde – Landesgrenze (14,0 km) sondern auch dazu, bei Woltorf mit dem Bau im Monat April 1843 zu beginnen. Die nach Westen weiterführende Strecke Braunschweig – Hannover konnte bereits am 19. Mai 1844 eröffnet werden. Der noch fehlende, nach Norden führende Schienenstrang, von Lehrte nach Harburg wurde bis Celle am 15. Oktober 1845 und bis Harburg am 1. Mai 1847 und der von Wunstorf nach Bremen am 12. Dezember 1847 fertiggestellt.

Nun ging der Eisenbahnbau in Braunschweig mit schnellen Schritten gut voran. Inzwischen war Braunschweig genötigt, schnell zu handeln, da bereits Entwürfe von Eisenbahngesellschaften jenseits der braunschweigischen Grenze vorlagen, die das Herzogtum Braunschweig umgehen wollten. In der Planung befand sich die Ost-West-Verbindung von Berlin über Braunschweig – Hannover nach Minden und Köln.

Die ins Rheinland führende Streckenverbindung über Hannover nach Minden wurde am 15. Oktober 1847 dem Betrieb übergeben. Das letzte noch fehlende Verbindungsstück in der Weiterführung nach Köln wurde am 15. April 1848 vollendet. Jetzt erst konnten die Züge bis Köln durchgehend eingesetzt werden. Braunschweig war nun von allen Himmelsrichtungen aus mit der Eisenbahn zu erreichen.

Eine zusätzliche Verbindung nach Süden fehlte jedoch noch im Herzogtum Braunschweig. So entschloß sich die braunschweigische Regierung, die sogenannte „Südbahn“, das ist die Eisenbahnstrecke von Börßum nach Kreiensen, zu bauen. Dieser sollte die Aufgabe zugewiesen werden, Braunschweig ein-

mal sowohl mit den südlich und südwestlich gelegenen Teilen Deutschlands zu verbinden als auch eine zweite direkte Verbindung Ostdeutschlands mit Westdeutschland durch das braunschweigische Land zu leiten. In den braunschweigischen Nachbarstaaten entfaltete sich inzwischen eine rege Bautätigkeit in der Erweiterung ihrer Eisenbahnnetze. So eröffnete ihren Betrieb: die „Thüringische Eisenbahn“ teilweise am 6. Juni 1846, die „Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“ am 10. April 1848 bzw. 25. September 1849, die „Westfälische Eisenbahn“ am 1. Oktober 1850 bzw. am 22. Juli 1853. Um das deutsche Eisenbahnnetz in nördlicher Richtung zu schließen, mußte von Kassel aus ein Anschluß nach Hannover oder Braunschweig erfolgen. Für das Königreich Hannover ergaben sich demnach zwei mögliche Anschlußpunkte: Hildesheim oder Hannover. Als günstiger Anknüpfungspunkt für Braunschweig erwies sich Hildesheim. Man erwog dort, die Linie direkt auf (Bad) Gandersheim zu wählen, während das Königreich Hannover die Verbindung Hannover – Greene – Northeim bevorzugte. Am 3. November 1852 wurde in einem Staatsvertrag zwischen Braunschweig und Hannover vereinbart, daß Eisenbahnstrecken sowohl von Hannover als auch von Hildesheim nach Göttingen gebaut, die braunschweigische Anschlußbahn aber von Börßum über Salzgitter, Seesen und Gandersheim nach Kreiensen geführt werden sollte. Der hannoverschen Eisenbahn wurde vertraglich erlaubt, durch braunschweiges Gebiet, und zwar von Goslar nach Vienenburg und von Oberharz nach Seesen Gleise zu legen. Die braunschweigischen Abgeordneten genehmigten in der Sitzung vom 3. Juni 1853 den Bau der Strecke von Börßum nach Kreiensen (60,54 km), die am 5. August 1856 dem Betrieb übergeben wurde und drei Millionen Taler kostete. Die fertiggestellte „Hannoversche Südbahn“ konnte am 23. September 1856 dem Verkehr übergeben werden. Damit wurde ein Anschluß an die Linie Hannover – Kassel – Frankfurt/Main geschaffen, der eine Durchgangsverbindung mit Anschluß nach Süddeutschland ermöglichte.

Die braunschweigische „Industrielobby“ trat an die braunschweigische Regierung mit der Bitte heran, Jerxheim mit Helmstedt durch eine Eisenbahnlinie zu verbinden. Der Grund hierzu war in der benötigten günstigen Kohlenzufuhr zu suchen. Der Heizbedarf

für die wachsende Industrie im Lande mußte aus großer Entfernung, meist aus Westfalen, bezogen werden, während die ergiebigen braunschweigischen Braunkohlenlager bei Trendelbusch wegen der beschwerlichen Landtransporte nicht genutzt werden konnten. Die Regierung ordnete daher schon im Jahre 1854 die erforderlichen Vorarbeiten an, und am 12. Juni 1856 genehmigte die Landesversammlung das Bauvorhaben. Am 20. Juli 1858 wurde die Strecke Jerxheim – Helmstedt (23,20 km) eröffnet. Die Baukosten betrugen eine Million Taler. Die Übergabe der Anschlußstrecke Bündenstedt – Trendelbusch (4,22 km) erfolgte am 1. Oktober 1864. Diese Schienenwege erleichterten nun den Abtransport der Braunkohle aus dem Braunkohlenrevier nördlich von Schöningen.

Es fehlte jetzt nur noch die Weiterführung der Linie Börßum – Kreiensen nach Holzminden über die Landesgrenze bei Höxter zum Anschluß an die Westfälische Eisenbahn. Hannover bereitete diesem Streckenausbau mancherlei Hindernisse und es waren administrative und bautechnische Schwierigkeiten zu überwinden. Es bedurfte ferner eines Staatsvertrages mit Preußen, der am 23. Februar 1861 abgeschlossen wurde. Nach langwierigen Verhandlungen einigte man sich auf die Streckenführung Kreiensen – Greene – Naensen. Der Kostenvoranschlag belief sich auf vier Millionen Taler. Der geplante Streckenabschnitt erwies sich als der teuerste im braunschweigischen Eisenbahnnetz. Das war darauf zurückzuführen, daß die Strecke durch bergiges Gelände verlief und deshalb noch zwei Eisenbahntunnel erforderte. Die hohen Baukosten hätte man reduzieren können, wenn man die leichter zu bauende Linie über Dassel hätte wählen können. Den möglichen Weg, das Problem günstig zu realisieren, vermied man jedoch in Braunschweig und bevorzugte die kostspieligere Linienerführung. Aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus wollte man in größtmöglicher Länge den Schienenweg über braunschweiges Gebiet und nicht über hannoversches Gebiet führen. Die Braunschweigische Staatseisenbahn beabsichtigte mit dem Bau der Eisenbahnstrecke einerseits, den Weserkreis des Herzogtums an die Hauptstadt Braunschweig anzuschließen, andererseits aber auch, den Durchgangsverkehr über die Strecke Altenbeken – Paderborn nach dem Rheinland auf die eigene Staatseisenbahnstrecke zu

lenken. Die Berechnung der Beförderungskosten fußte nämlich auf der Länge der benutzten Gleiskilometer auf braunschweigischem Territorium. Das Direktorium der Braunschweigischen Staatseisenbahn sah die Wirtschaftlichkeit seiner Eisenbahnen, die im braunschweigischen Staatshaushalt einen nicht unerheblichen Posten ausmachte, durch die Führung braunschweigischer Schienenwege auf „ausländischen“ also nicht braunschweigischem Gebiet und durch „Konkurrenzstrecken“ benachbarter Eisenbahngesellschaften gefährdet. Das Herzogtum war daher gezwungen, Durchgangseisenbahnstrecken auf seinem Hoheitsgebiet bereitzustellen, um sich vor finanziellen Verlusten zu schützen. Schließlich kam der Bau, der besonders auf der Strecke nach Kreiensen bedeutende Schwierigkeiten bereitete, doch noch zustande, so daß der Betrieb am 1. Oktober 1865 eröffnet werden konnte. Die Gesamtstrecke Kreiensen – Holzminden (46,66 km) wurde am 10. Oktober 1865 dem Betrieb übergeben.

Bald darauf begann der Bau der nächsten Strecke von Jerxheim nach Börßum (23,20 km), so daß die Eisenbahnlinie am 1. April 1868 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden konnte. Ihre Bedeutung lag in der Abkürzung des Weges von Nordosten nach Südwesten um ca. drei deutsche Meilen gegenüber dem bisherigen Schienenweg über Wolfenbüttel. Außerdem wollte man den Zeitverlust vermeiden, der durch den Kopfbahnhof Wolfenbüttel entstand und gleichzeitig wurde ein langersehnter Wunsch der Eisenbahnpolitiker erfüllt. Es bestand nun über die Eisenbahnstrecke Oschersleben – Holzminden eine Verbindung, sowohl zur Eisenbahnlinie Berlin – Magdeburg als auch zum westfälischen Eisenbahnnetz.

Im Jahre 1835 hatte v. Amsberg den Bau der Eisenbahnlinie Braunschweig – Helmstedt vorgeschlagen, der auch in den späteren Jahren ausgeführt wurde. Braunschweig wünschte die Weiterführung dieses Eisenbahnabschnitts auf preußischem Gebiet von Helmstedt auf direktem Wege nach Genthin, um dort die Richtung des Anschlusses an die Haupteisenbahnlinie nach Berlin zu finden. Der preußische Kriegsminister sprach sich aber gegen die Umfahrung der zu einer Festung ausgebauten Stadt Magdeburg aus, welche ihm die Beherrschung der Eisenbahnlinie entzogen hätte. Als positiv kann die neue über Braun-

schweig führende Verbindung des östlichen mit dem westlichen Teil Deutschlands angesehen werden. Die Strecke über Königsutter bis Helmstedt konnte am 1. Juni 1872, und die Verbindungsbahn St. Leonhard am 15. September 1872 dem Betrieb übergeben werden.

Aus der entsprechenden Tabelle sind die Streckenlängen und ihre Eröffnungsdaten zu entnehmen.

#### Eröffnungsdaten und Streckenlänge der Braunschweigischen Staatseisenbahn von 1838 bis 1868

- |              |   |
|--------------|---|
| 1. 12. 1838  | Braunschweig – Wolfenbüttel (11,8 km)                         |
| 10. 8. 1840  | Vienenburg – Harzburg (7,9 km)                                |
| 22. 8. 1840  | Wolfenbüttel – Schladen (16,3 km)                             |
| 31. 10. 1841 | Schladen – Vienenburg (8,9 km)                                |
| 16. 7. 1843  | Wolfenbüttel – Oschersleben<br>(– Magdeburg) (53,9 km)        |
| 19. 5. 1844  | Braunschweig – Vechelde<br>(– Hannover) (14,0 km)             |
| 5. 8. 1856   | Börßum – Kreiensen (60,6 km)                                  |
| 20. 7. 1858  | Jerxheim – Helmstedt (22,2 km)                                |
| 1. 10. 1865  | Kreiensen – Holzminden (44,6 km)                              |
| 18. 5. 1868  | Holzminden – Landesgrenze<br>(– Höxter – Altenbeken) (6,0 km) |
| 1. 7. 1868   | Börßum – Jerxheim (23,2 km)                                   |

Die Verwaltung der Braunschweigischen Staatseisenbahn wurde zunächst zentralistisch aufgebaut. Ab 1. Mai 1837 leitete Finanzdirektor v. Amsberg den Eisenbahnbau und die „Herzogliche Eisenbahnkommission“ und später auch den Betrieb der Braunschweigischen Staatseisenbahn. Am 19. März 1850 wurde eine gemeinsame „Herzogliche Eisenbahn- und Postdirektion“ gebildet. Der „Norddeutsche Bund“ ordnete am 1. Januar 1868 an, die Post- und Eisenbahnverwaltung zu trennen. So entstand die „Herzoglich-Braunschweigisch-Lüneburgische Generaldirektion der Eisenbahn“ mit Sitz in Braunschweig.

Im Jahre 1851 belief sich das Gesamtanlagekapital der Braunschweigischen Staatseisenbahn auf 3,45 Millionen Taler. Die Einnahmen betrugen in demselben Jahr 608.317 Taler, und die Ausgaben bezifferten sich auf 330.996 Taler. Die Differenz weist auf ein gewinnabwerfendes Unternehmen hin.



Der Fahrzeugpark bestand 1851 aus 22 Lokomotiven und 187 Eisenbahnwagen, davon waren 39 gedeckte und 10 offene Personenwagen sowie 66 gedeckte und 72 offene Güterwagen. Für die Gesamtleistungen von 53.253 Meilen verbrauchten 1851 die Lo-

komotiven 96.016 Zentner Koks. Die entsprechende Tabelle zeigt die Entwicklung der Beförderungszahlen. Aus einer anderen Tabelle sind die braunschweigischen Dampflokomotiven und ihre Hersteller zu entnehmen.

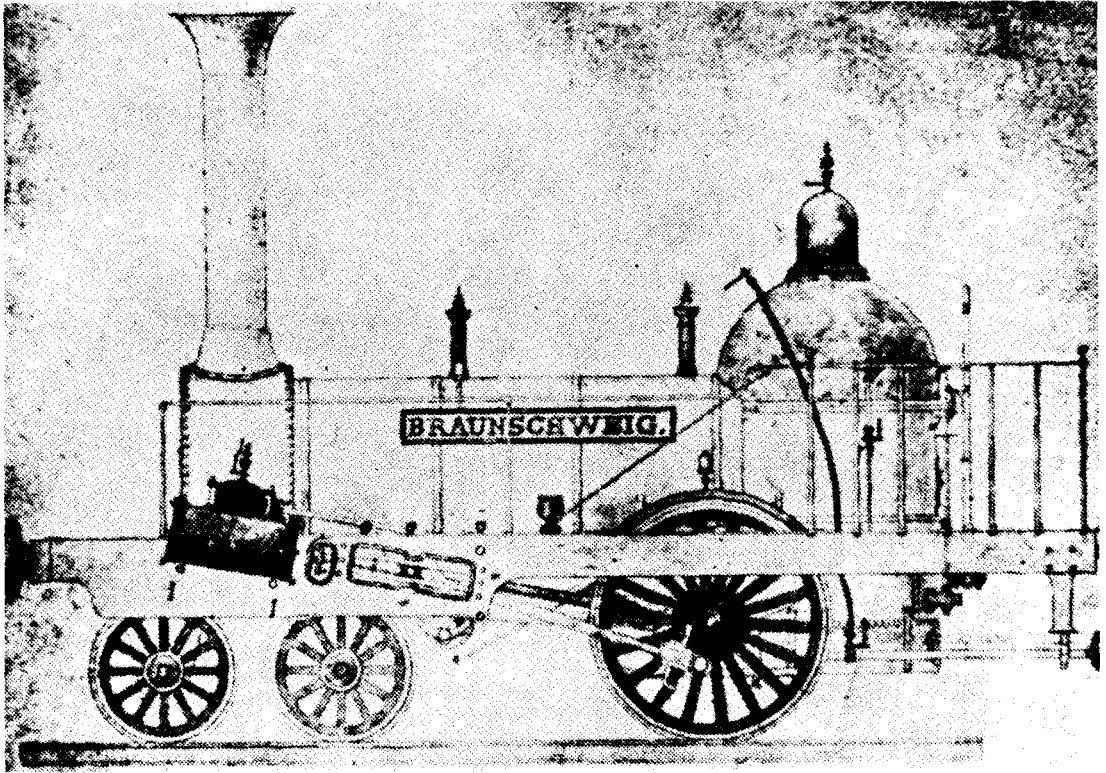


Abb. 4 2A Dampflokomotive „Braunschweig“, Dienstgewicht: 251 Ctr. = 12,6 t, gebaut 1843 in der Bahnhofswerkstätte in Braunschweig unter Leitung von Ingenieur Blenkinsop.

Dampflokomotiven der Braunschweigischen Staatseisenbahn und ihre Hersteller von 1838 bis 1850

6 Dampflokomotiven von Egestorff, Hannover
5 Dampflokomotiven von Forester, Liverpool
5 Dampflokomotiven von Stephenson, Newcastle
3 Dampflokomotiven von Maschinenfabrik Zorge, Zorge
1 Dampflokomotive von Norris, Philadelphia/USA
1 Dampflokomotive von Sharp, Manchester
1 Dampflokomotive aus eigener Werkstatt

22 Lokomotiven

Verkehrsentwicklung der Braunschweigischen Staatseisenbahn von 1838 bis 1868

Jahr	Beförderte Personen	Beförderte Fracht in t
1838	25.000	.
1840	247.000	.
1845	500.000	66.600
1849	699.208	227.126
1851	1.104.576	528.764
1868	1.313.902	1.645.472

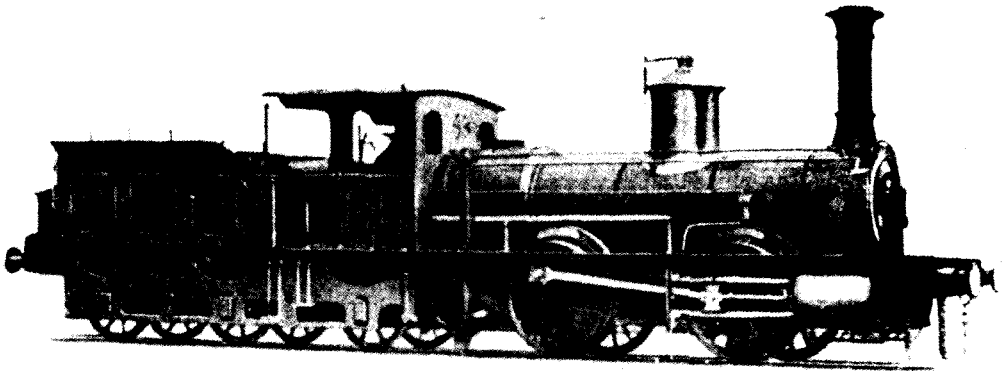
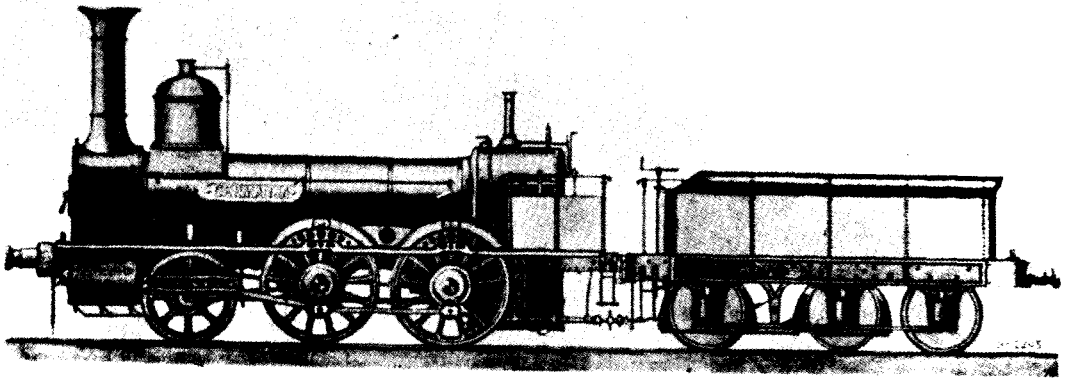
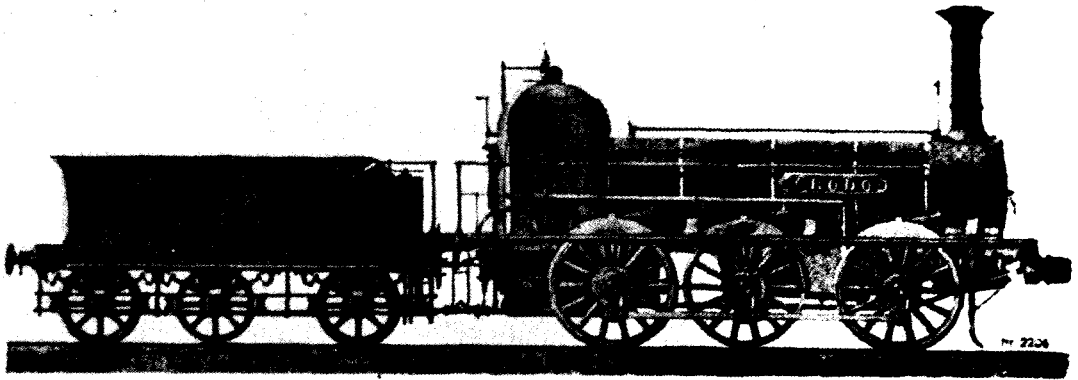


Abb. 5 Fotos von oben nach unten:  
Dampflokomotive „Crodo“, C, 1843/391, Stephenson, erste C-gekuppelte Lokomotive in Deutschland; „Germania“, 1B, 1848/12, Egestorff, Hannover; Gelenklokomotive, Bauart Bene-Kool, 1863, Egestorff, Hannover.

Die Erstbeschaffung von Fahrzeugen und des Eisenbahnmaterials sowie die Streckenbaukosten der Braunschweigischen Staatseisenbahn führte trotz Gewinnerwirtschaftung zu einer hohen Verschuldung des Herzogtums Braunschweig. In den 1860er Jahren hatte die Staatseisenbahn bei einem Buchwert von etwa 19 Millionen Talern 10,16 Millionen Taler verbrieft und 2,13 Millionen Taler nicht verbrieft Schulden, denen nur eine allgemeine Landesschuld von 3,25 Millionen Talern gegenüberstand. Die drohende staatliche Verschuldung zwang die Regierungskreise dazu, die Veräußerung der Braunschweigischen Staatseisenbahn zu erwägen. Am 3. Oktober 1866 ergriff Preußen mittels Annexionspatent vom Königreich Hannover Besitz, das fortan eine Provinz des preußischen Staates bildete. Die hannoversche Eisenbahn wurde in das preußische Eisenbahnnetz integriert. Braunschweig befürchtete nun den zu erwartenden „ruinösen Wettbewerb“ seitens der preußischen Eisenbahn, dem es trotz großer Anstrengungen nicht standhalten wird können. Aufgrund der geäußerten Verkaufsabsichten der braunschweigischen Regierung meldeten sich auch einige Kaufinteressenten. Der Verkauf an die „Hannover-Altenbekener Eisenbahn“ kam nicht zustande. Die Ablehnung lag in der Befürchtung braunschweigischer Regierungskreise, daß bei einer Zusammenlegung des Eisenbahnnetzes mit einer benachbarten Eisenbahn, die braunschweigischen Landesinteressen von der neuen Eigentümerin nicht genügend berücksichtigt würden. Durch Kaufvertrag vom 8. März 1870 wurde rückwirkend zum 1. Januar 1870 die Braunschweigische Staatseisenbahn an die in Darmstadt ansässige „Bank für Handel und Industrie“, auch „Darmstädter Bank“ genannt, übereignet. Der Verkaufspreis belief sich auf 11 Millionen Taler. Außerdem war die Darmstädter Bank für den Zeitraum von 64 Jahren, bis 1932, zur Zahlung einer jährlichen Rente von 875.000 Talern an den braunschweigischen Fiskus sowie zur Gründung einer Privateisenbahngesellschaft auf Aktienbasis, in die die ehemalige Braunschweigische Staatseisenbahn übergehen sollte, vertraglich verpflichtet. Im Jahre 1871 wurde die Privateisenbahngesellschaft unter dem Namen „Braunschweigische Eisenbahngesellschaft“ (BEG) und mit einem Aktienkapital von 36 Millionen Mark ins Leben gerufen. An dieser Kapitalgesellschaft beteiligten sich außer

Banken auch die „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ in Berlin und die „Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft“ in Elberfeld. Die beiden Privatbahngesellschaften hielten später zu gleichen Teilen die Aktien der BEG.

Bei der Übernahme der Staatseisenbahn im Jahre 1871 wies diese ein Eisenbahnstreckennetz von 36,9 Meilen auf, davon waren 19,4 Meilen zweigleisig. Die neue Privateisenbahngesellschaft besaß nun das zu jener Zeit dichteste Eisenbahnnetz im Deutschen Reich. Gleichzeitig wechselten 100 Lokomotiven, 122 Personenwagen, 668 offene und 850 gedeckte Güterwagen den Eigentümer.

Mit dem Verkauf der Braunschweigischen Staatseisenbahn trat v. Amsberg am 1. Januar 1871 in den Ruhestand. In Homburg verstarb er am 9. Juli 1871. Der am 17. Juli 1789 in Hildesheim geborene Eisenbahnpolitiker hatte sich große Verdienste um den Ausbau der braunschweigischen Eisenbahnen erworben.

In den beiden Jahren 1873 und 1874 nahmen in der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die finanziellen Schwierigkeiten ständig zu, denn ihre Handlungsfähigkeit war überdies von der Zustimmung der beiden Hauptaktionäre abhängig. Aus diesen Gründen konnte sie keine nennenswerten Streckenausbauten vornehmen. Trotzdem wurden kleinere Streckenabschnitte dem Verkehr übergeben:

- 1. 9. 1871 Seesen – Gittelde (Landesgrenze) (15,42 km)
- 15. 9. 1871 Braunschweig – Königslutter – Helmstedt (16 km)
- 10. 9. 1879 Neuering – Langelsheim – Einbeck (4,21 km)
- 1. 3. 1883 Langelsheim – Goslar (7 km)
- 1. 3. 1883 Goslar – Grauhof (6 km).

Neben ihren eigenen Eisenbahnstrecken unterhielt die BEG zudem noch die preußische Staatseisenbahnstrecken Vienenburg – Goslar und die „Ilmebahn“.

Als sich nach der Reichsgründung 1871 herausstellte, daß eine einheitliche deutsche Reichseisenbahn wegen des Widerstands der süddeutschen Bundesstaaten nicht zu verwirklichen war, begann auf Weisung des Reichskanzlers Otto von Bismarck (1. April 1814 – 30. Juli 1898) auch Preußen eine eigene Staatseisenbahn ins Leben zu rufen. Ab 1878 wurden

in Preußen nacheinander alle bedeutenden, bisher noch bestehenden Privateisenbahngesellschaften verstaatlicht. Das „Preußische Ministerium für öffentliche Arbeiten“ in Berlin schuf durch diese Neuordnung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung die Voraussetzung für eine straffe, einheitliche Geschäftsführung. Die Eisenbahndirektionen behielten die Funktionen einer Mittelinstanz und hatten von nun an nach einer einheitlichen Dienstordnung zu arbeiten. Die „Geschäftsführende Direktion“ in Berlin erledigte nun zentral alle anfallenden Aufgaben für den gesamten Bereich der „Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung“ (KPEV). Aus dieser Dienststelle ging 1906 das neue preußische „Eisenbahn-Zentralamt“ hervor.

Als auf Betreiben v. Bismarcks durch preußisches Gesetz vom 14. Februar 1880 und vom 28. März 1882, die „Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft“ und die „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ verstaatlicht wurden, gingen auch deren Aktienanteile an der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft in preußisches Staatseigentum über. Durch Staatsverträge zwischen Braunschweig und Preußen vom 27. und 30. Juni 1884, und durch die Verträge mit der BEG vom 31. Dezember 1884 und 3. Januar 1885, sowie durch das erlassene braunschweigische Gesetz vom 25. Februar 1885 wurden die Eisenbahnstrecken im Herzogtum Braunschweig dem preußischen Eisenbahnnetz angegliedert, und von Berlin aus verwaltet und betrieben.

Am 1. April 1885 übergab die Direktion der BEG den Besitz des gesamten beweglichen und unbeweglichen Vermögens sowie die Verwaltung desselben der von der „Königlich Preussischen Eisenbahndirektion“ eingesetzten „Königlichen Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn“. Diese führte interimistisch die Geschäfte bis zur Überleitung der braunschweigischen Eisenbahn in preußische Hände. Am 1. April 1886 wurde sie aufgelöst und an deren Stelle trat sodann bis zum 31. März 1895 das „Königliche Eisenbahn-Betriebsamt“ mit Sitz in Braunschweig. Die Preussischen Staatseisenbahnen erfuhren Anfang der 1890er Jahre eine Neuorganisation. Ab 1. April 1895 wurden deshalb alle Eisenbahnbetriebsämter aufgehoben. Das ehemalige braunschweigische Eisenbahnnetz wurde nun zerschlagen und auf die drei Ei-

senbahndirektionsbezirke Magdeburg, Hannover und Kassel aufgeteilt.

Der preußische Staat gewährte den Inhabern der Aktien der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft bis zum Eintritt der Liquidation eine jährliche Rente von 1,5 % des Nennbetrages, d. h. für eine Aktie im Werte von 600 Mark wurde eine Dividende von 9 Mark ausbezahlt. Gleichzeitig übernahm der preußische Fiskus die Prioritätsschuld von 13 Millionen Mark und die 5%ige Rentenschuld von 50.187.699 Mark.

Vor und während dem Übergang der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft in preußisches Eigentum ruhte unter den veränderten Verhältnissen der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes im Herzogtum Braunschweig nicht ganz. Die preußische Eisenbahnverwaltung eröffnete in den folgenden Jahren nachstehende Eisenbahnstrecken. Im Anschluß an die am 22. März 1866 eröffnete Strecke Vienenburg – Goslar, konnten weitere Eisenbahnabschnitte in Angriff genommen werden. Es wurden dem Verkehr übergeben: Bis Lauenenthal am 15. November 1875, bis Clausthal am 15. Oktober 1877 und von Langelsheim nach Neukrug am 15. September 1877. Auch die auf braunschweigischem Gebiet liegende wichtige Strecke Braunschweig – Hildesheim wurde am 1. Februar 1889 neu eröffnet. Ferner baute man die Verbindungsstrecke Braunschweig – Meiningen und übergab sie am 1. Mai 1894 dem Betrieb. Die neue Strecke bildete den Anschluß zur Station Isenbüttel der Hauptstrecke Berlin – Stendal – Hannover. Schließlich kam noch eine zweite Verbindungslinie zwischen diesen Hauptlinien durch den Bau der Eisenbahnlinie von Helmstedt nach Oebisfelde zustande, die am 1. September 1895 für den Verkehr freigegeben wurde. Um 1897 stellte man die Fortsetzung von Oebisfelde nach Braunschweig in Aussicht. Man kann behaupten, daß das Herzogtum vor der Jahrhundertwende im Verhältnis zu seiner Größe ein bedeutendes Eisenbahnnetz besaß. Vor dem Ersten Weltkrieg hatten die preußischen Staatseisenbahnen im Herzogtum Braunschweig ein Eisenbahnnetz von 433 km Länge, darunter waren 342 km Haupteisenbahnen. Der Erste Weltkrieg unterbrach die weitere Verdichtung dieses Eisenbahnnetzes. Trotz wirtschaftlicher Belastung der „Deutschen Reichsbahn“ (DR) baute man nach dem Ersten Weltkrieg die bereits 1824 schon v.

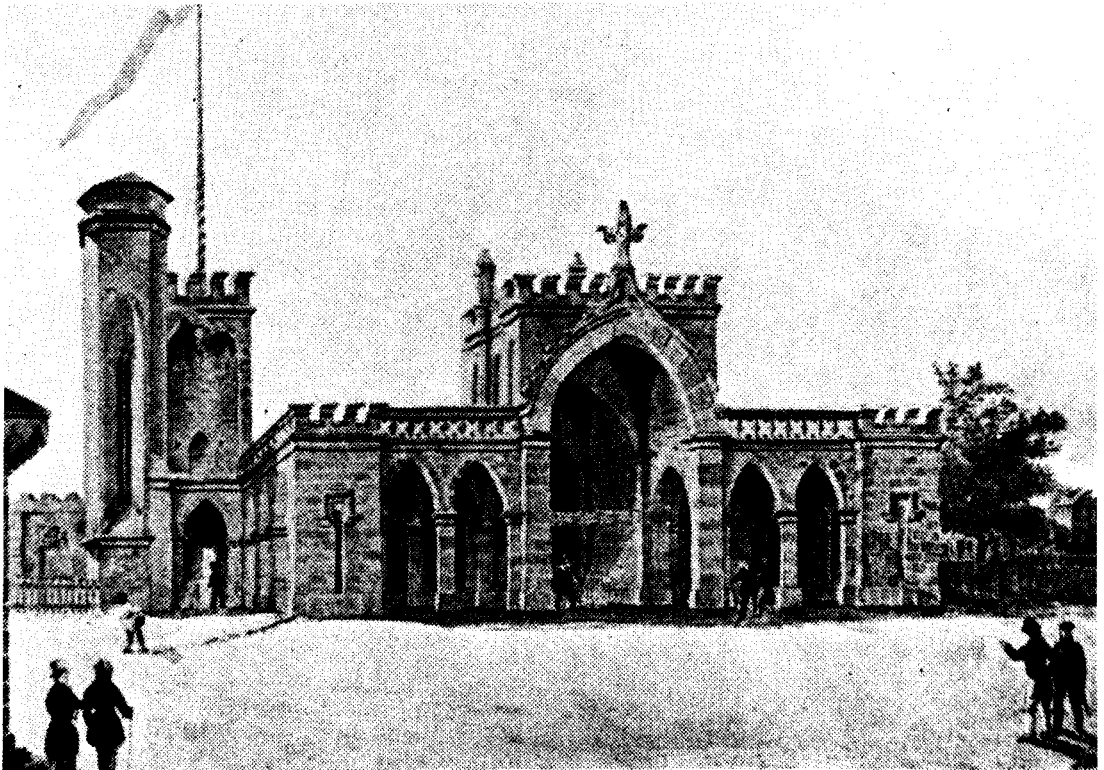
Amsberg vorgeschlagene Direktverbindung Braunschweig – Celle, die in zwei Abschnitten als eingleisige Nebenbahn, allerdings in Hauptbahntrassierung, eröffnet wurde: am 3. Juni 1921 Celle – Plockhorst und am 1. März 1923 Plockhorst – Braunschweig.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden im braunschweigischen Wirtschaftsraum nur wenige Eisenbahnstrecken stillgelegt, obwohl der Stadt Braunschweig das natürliche Hinterland durch die Grenzziehung der englischen und russischen Besatzungszone verloren ging. Der Personenverkehr Braunschweig – Plockhorst mußte am 27. Juni 1962 eingestellt werden. Die Eisenbahnstrecke Helmstedt – Jerxheim-Bad – Börßum – Salzgitter-Bad und Wolfenbüttel wurde eingleisig angelegt. Die Elektrifizierung der braunschweigischen Eisenbahnstrecken schritt in den 1970er Jahren voran.

#### Eröffnete Eisenbahnstrecken von 1866 bis 1923

- |     |             |                                  |
|-----|-------------|----------------------------------|
| 23. | 3. 1866     | Vienenburg – Oker – Goslar       |
|     | 1. 11. 1871 | Lehrte – Oebisfelde              |
| 19. | 5. 1875     | Derneburg – Ringelheim – Grauhof |
|     | 1. 5. 1883  | Langelsheim – Goslar             |
| 16. | 8. 1888     | Hildesheim – Hoheneggelsen       |
|     | 1. 2. 1889  | Hoheneggelsen – Gr. Gleidingen   |
|     | 1. 7. 1890  | Meine – Isenbüttel               |
|     | 1. 5. 1893  | Grauhof – Goslar                 |
|     | 1. 5. 1894  | Braunschweig – Meine             |
|     | 1. 9. 1896  | Helmstedt – Oebisfelde           |
|     | 1. 2. 1900  | Isenbüttel – Gifhorn – Wittingen |
|     | 1. 8. 1902  | Schandelah – Oebisfelde          |
|     | 1. 5. 1912  | Oker – Bad Harzburg              |
|     | 3. 6. 1921  | Celle – Plockhorst               |
|     | 1. 3. 1923  | Plockhorst – Braunschweig        |

Abb. 6 Ältester Staatsbahnhof in Braunschweig. Erbaut 1838. Entworfen von K. Th. Ottmer.





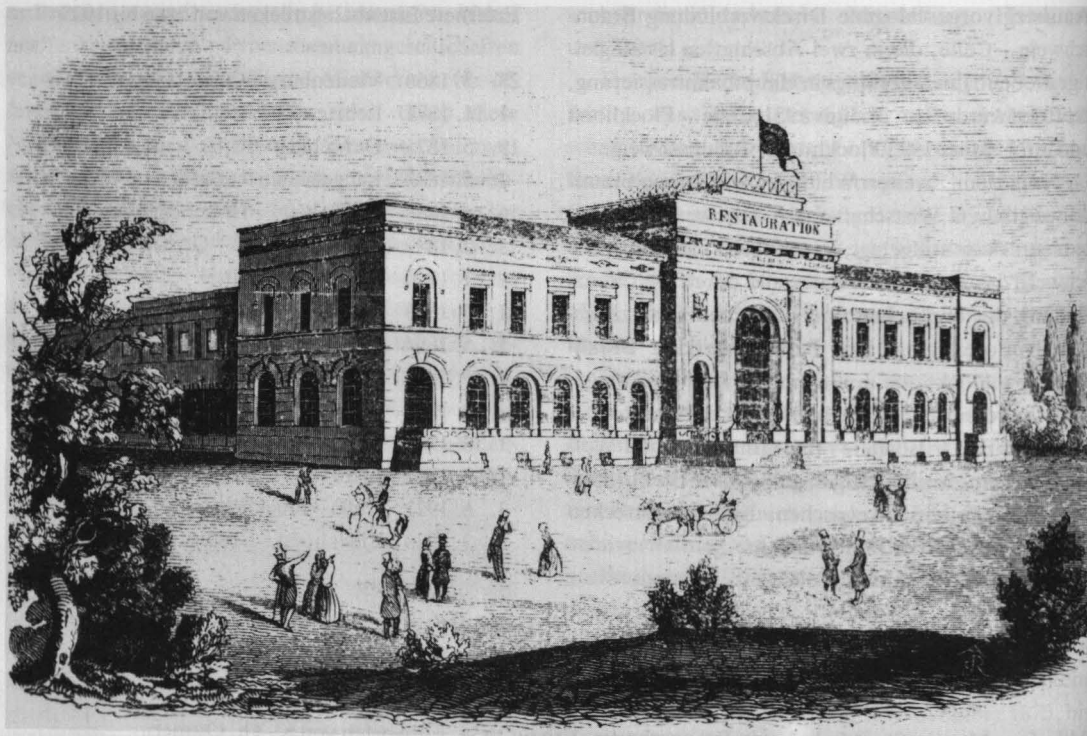
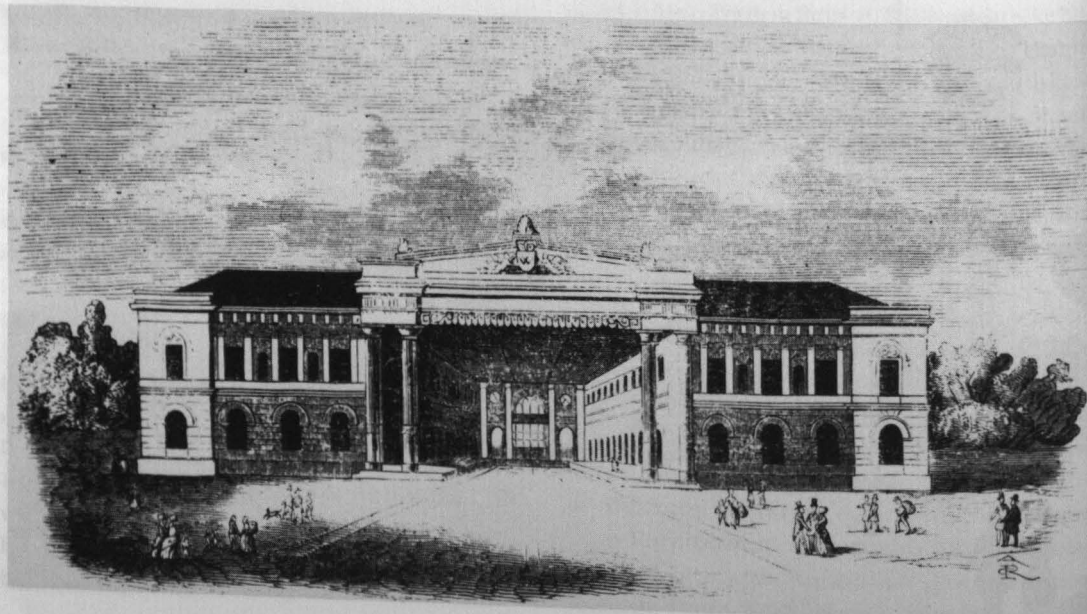
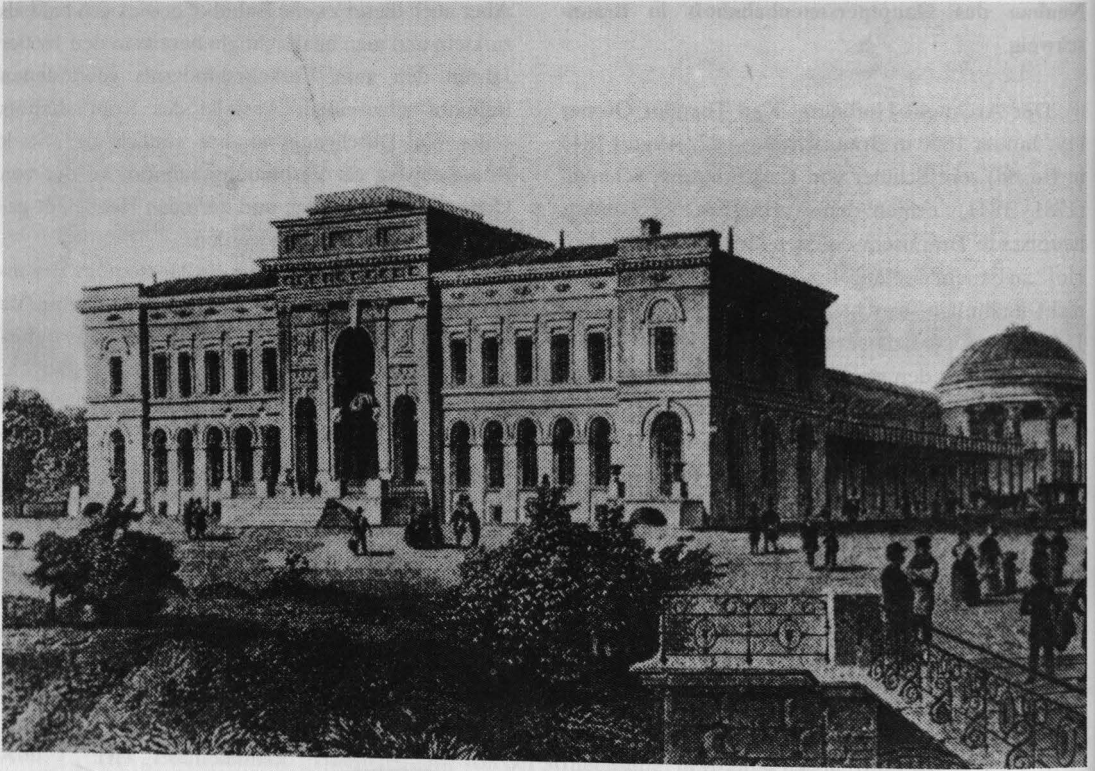


Abb. 7 Der „Eisenbahnhof“, Hauptgebäude von der Straßenseite, in Braunschweig. Juli 1846

Abb. 8 Das Innere des Eisenbahnhofs, Blicke von der Gleisseite in die Bahnsteighalle, in Braunschweig. Juli 1846







seren Bedienung der sich ausweitenden Industrieanlagen im Norden und Süden der Stadt Braunschweig und der Planung des zukünftigen Neubaus des Hauptbahnhofs.

Der in den 1850er Jahren im Süden Braunschweigs gewählte Standort des Hauptbahnhofs wies im Laufe der Zeit vier entscheidende Nachteile auf, die sich störend auf den Verkehrsfluß auswirkten:

1. Er lag an der falschen Stelle, d. h. er sollte im Norden statt im Süden stehen.
2. Er war ein Kopfbahnhof.
3. Er wies die falsche Einfahrtrichtung auf.
4. Unnötige Zeitverluste entstanden durch die Um-

fahrung der Stadt Braunschweig für durchgehende Züge, vorwiegend für solche in Ost-West Richtung, für das Einfahren in den Hauptbahnhof in nördlicher Richtung und für den damit notwendigen Lokomotivwechsel am eingefahrenen Zug. Dieses Umspannen verursachte außerdem noch Kosten.

Die Braunschweigische Staatseisenbahn leitete daher, um rationell und wirtschaftlich zu arbeiten, wichtige Durchgangszüge nördlich über Isenbüttel oder südlich über Vienenburg bzw. Börßum an Braunschweig vorbei. Anfang der 1860er Jahre entwarf man bei der Stadtbehörde Braunschweig und bei

Abb. 10 (links oben) Braunschweiger Hauptbahnhof von 1845 bis 1960, erbaut von K. Th. Ottmer. Das Foto zeigt den Bauzustand um die Jahrhundertwende. Ansicht von Nordwesten

Abb. 11 (links unten) Braunschweiger Hauptbahnhof und Friedrich-Wilhelm-Platz im Jahre 1912.

Abb. 12 Halle des Braunschweiger Hauptbahnhofs von der Gleisseite aus. Sie wurde nach 1948 notdürftig überdacht. Die Gleise wurden um 1938 aus der Halle entfernt. Zustand September 1960







Abb. 13a (oben)

Abb. 13b (unten)

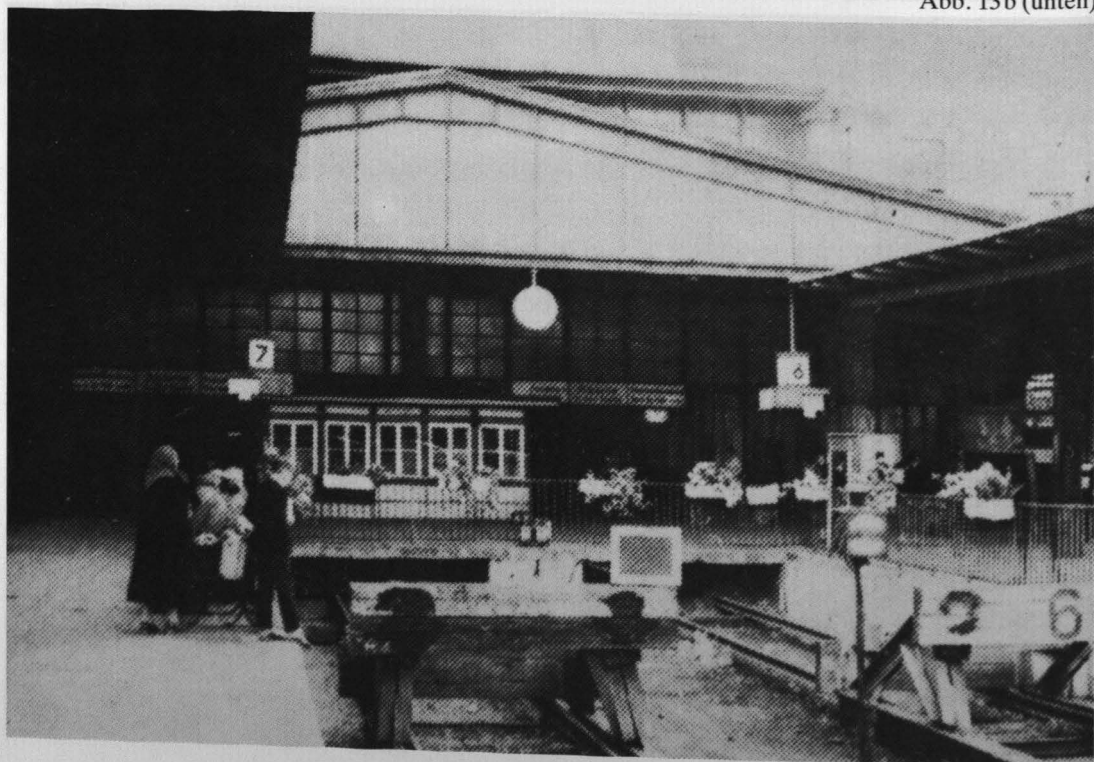






Abb. 13c (oben)

Abb. 13d (unten)



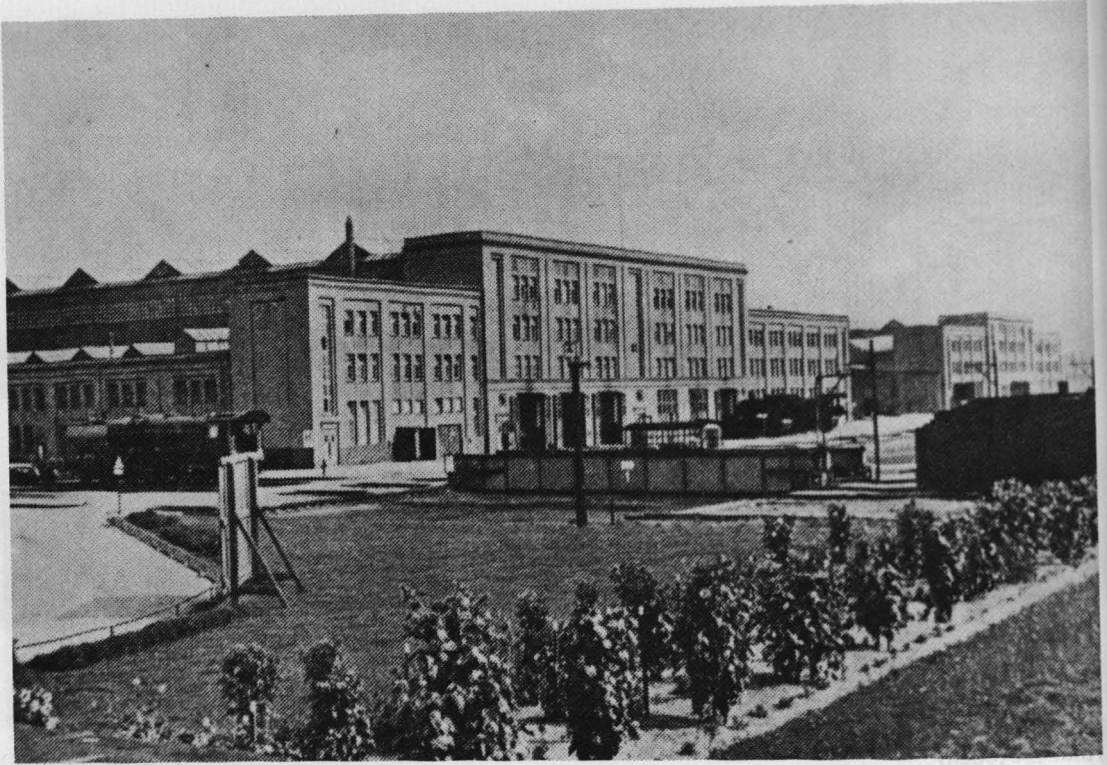


Abb. 14 Ausbesserungswerk Braunschweig um 1937. Ansicht vom Haupteingang. Das Werk wurde 1928 in Betrieb genommen

der Staatseisenbahn mögliche Verbesserungsvorschläge. Ab 1865 lagen folgende Lösungen vor:

1. Errichtung eines Sonderbahnhofs für die Züge Helmstedt – Hannover im Norden der Stadt.
2. Einführung der Helmstedter Eisenbahn von Nor-

den in den alten Hauptbahnhof und damit Durchschneidung der Stadt oder

3. Anlegung eines Durchgangsbahnhofs in Ost-West-Lage im Gebiet zwischen Wolfenbütteler und Frankfurter Straße am Südrand der Stadt.

Abb. 13 (vorhergehende Doppelseite) Der alte Hauptbahnhof in Braunschweig zwei Tage vor seiner Stilllegung.

Links oben: Bahnsteiggleis 1-5 vom alten BW aus gesehen.

Rechts oben: Gleis 1-5

Rechts unten: Im September 1960 verläßt um 18.00 Uhr der Personenzug nach Kreiensen über Goslar und nach Seesen über Salzgitter-Bad den Bahnsteig 8.

Links unten: Prellböcke der Gleise 6 und 7, dahinter Bahnsteigabsperrrung, sowie notdürftig instandgesetzte Empfangshalle.



Abb. 15 Im Ausbesserungswerk Braunschweig um 1937. S-10-Loks und BR 0, am Kran 01 017

Jedes der erwähnten Projekte belief sich auf ca. eine Million Taler. Wegen der zu erwartenden hohen Kosten nahm man aber von einem Neubau des Hauptbahnhofs vorläufig Abstand.

Weil aber die Anzahl der in dem Bahnhof einfahrenden Züge jährlich stieg, machten sich die erwähnten Mängel immer mehr bemerkbar. Daher versuchten ständig neu eingereichte Vorschläge für einen neuen Bahnhof, diesen Übelstand zu beseitigen. Im Jahre 1892 sah ein Projekt an der Stelle des alten Bahnhofs einen Durchgangsbahnhof, um 90° gedreht, vor.

Weil für ein solch großes Bauvorhaben das Geld fehlte und es nicht zu einer Einigung unter den Fachleuten kam, wurde ein Neubau immer wieder hinausgeschoben. So mußte die Helmstedter Eisenbahnstrecke über Eisenbüttel von Süden her in den Kopfbahnhof Braunschweig eingeführt werden. Am 6. Januar 1913 genehmigten die Braunschweiger Stadtver-

ordneten den Bau des neuen Hauptbahnhofs. Für den vorgesehenen Hauptbahnhof wollten sich die Stadtverordneten entweder für das Gelände auf dem Prinzenpark oder für das südlich des Bürgerparks gelegene Terrain entscheiden.

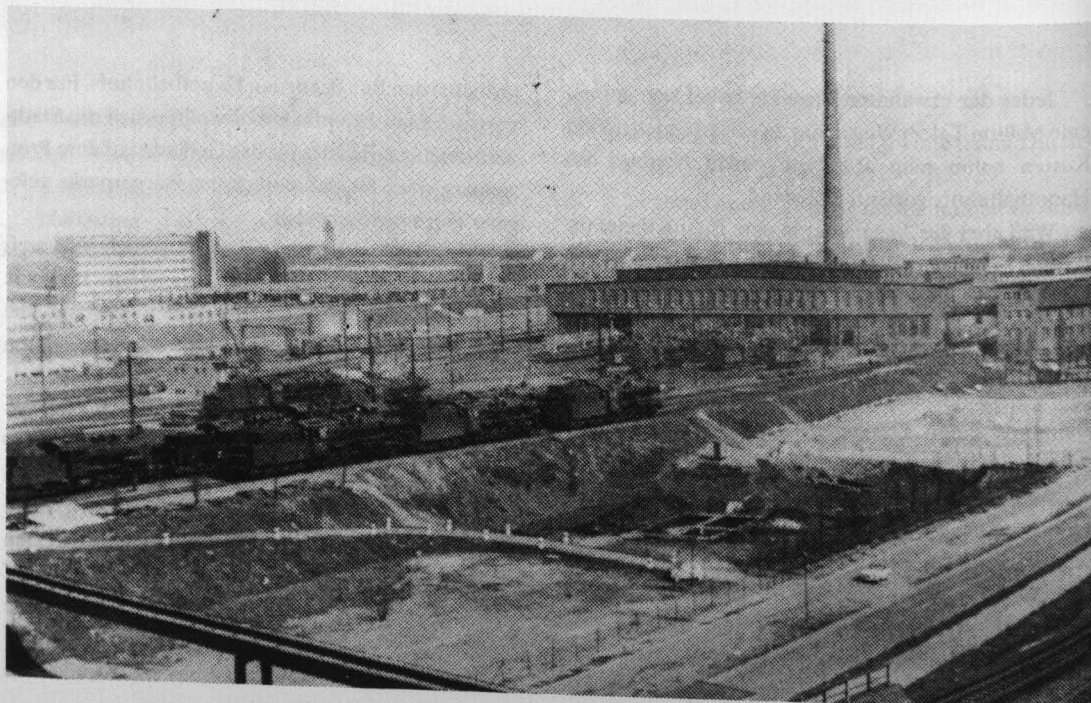
Der Erste Weltkrieg vereitelte jedoch jede weitere Realisierung eines Bahnhofsneubaus. Im Zuge von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen bestand die Absicht, 1921 die zunehmende Zahl der Arbeitslosen in Braunschweig abzubauen. Daher setzte man am 1. April 1922 eine besondere Bauabteilung für das geplante Vorhaben ein, dessen Ende für das Jahr 1920 vorgesehen war. Die hereinbrechende Inflation und die Belastungen der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ durch Reparationszahlungen verhinderten den Baubeginn. Das Verkehrschaos Kopfbahnhof Braunschweig blieb also weiterhin bestehen. Um die Verkehrslage zu entschärfen, regten um 1930 Wirtschaftskreise an, in der Wolfenbütteler Straße eine



Eisenbahnhaltestelle für Schnellzüge zu errichten. Sie hätte somit der Stadt Braunschweig nicht nur Schnellzüge zugeführt, sondern auch eine Zeitersparnis von 20 Minuten gebracht. Leider wurde auch dieser Plan auf Eis gelegt. Im Jahre 1937 entschloß sich die deutsche Reichsregierung, südlich von Braunschweig im Salzgittergebiet, auf der Grundlage abbauwürdig gefundener Eisenerzvorkommen ein neues Industriegebiet zu errichten. Nördlich von Braunschweig sollten im späteren Wolfsburg Fabrikanlagen des „Volkswagen-Werks“ gebaut werden. Es war nun wegen der beiden neuen Industriezentren ein Wechsel des hundertjährigen Eisenbahnverkehrs im braunschweigischen Lande von der Ost-West-Richtung zur Nord-Süd-Richtung zu erwarten. Der Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller (25. Juli 1869 – 23. Mai 1945) ordnete daraufhin eine Untersu-

chung des Braunschweigischen Wirtschaftsraums an. Mit dem Aufgabenkomplex wurde Professor Dr.-Ing. Edmund Frohne (22. Juni 1891 in Leipzig – 8. August 1971 in Frankfurt/Main), später Staatssekretär a. D. und Präsident der Deutschen Bundesbahn (DB) betraut. Aufgrund seiner Vorarbeiten schloß die Deutsche Reichsbahnverwaltung mit der Stadt Braunschweig einen Vertrag, der den Bau eines neuen Personen-, Rangier- und Ortsgüterbahnhofs im Südosten der Stadt beinhaltete. Jedoch der Zweite Weltkrieg machte alle Pläne zunichte. Der Bahnhof wurde durch Bomben während der Kriegsjahre beschädigt. Heute hat der Bau ausgedient. Von 1845 bis 1960 hat er Reisende ankommen und abfahren sehen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Durchgangspersonenbahnhofs im Oktober 1960 wurde der 115 Jahre alte Bahnhof stillgelegt.

Abb. 16 Betriebswerk Braunschweig und neuer Hauptbahnhof. Blick vom Ablaufstellwerk des Verschiebebahnhofs. Im März 1961



### Braunschweigische Landeseisenbahn (BLE)

Die Braunschweigische Staatseisenbahn schuf im Laufe der Zeit im Herzogtum ein dichtes Schienennetz. Dem Ausbau von Nebeneisenbahnstrecken, sogenannten Sekundäreisenbahnen, wurde aber leider wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Ganze Landstriche mit wichtiger Industrie und intensiv genutzter Landwirtschaft wurden durch Eisenbahnwege nicht erschlossen. Zum anderen war die Landeshauptstadt Braunschweig mit ihrem Statsgebiet durch die Braunschweigische Staatseisenbahn schlecht verbunden. Den Ausbau von Nebenbahnen hatte diese leider unterlassen. Im Jahre 1882 ging die Braunschweigische Staatseisenbahn in einer Privateisenbahngesellschaft auf und wurde später in das preußische Staatseisenbahnnetz integriert. Daher war nicht zu erwarten, daß die „Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung“ (KPEV) sich für den Bau von Nebenstrecken einsetzen würde.

Ein in den 1860er Jahren ausgearbeiteter Plan sah den Bau einer zweigleisigen „Gütergürtelbahn“ um die Stadt Braunschweig vor, um das zukünftige Industriegebiet mit Anschlußgleisen zu versorgen. Dieses Projekt wurde später erst von der „Braunschweigischen Landeseisenbahn“ verwirklicht. Zur Diskussion stand außerdem eine „Pferdegüterbahn“, die vom Hauptbahnhof aus die Geschäfte und Gewerbebetriebe in der Hauptstadt Braunschweig mit dem Eisenbahnnetz verbinden sollte. Da dieser örtliche Schienenweg von der Staatseisenbahn nicht realisiert wurde, errichtete man an seiner Stelle in den 1890er Jahren die schmalspurige städtische Straßenbahn.

Da für den Ausbau der Nebenbahnstrecken nichts unternommen wurde, stellte der braunschweigische Abgeordnete von Burghard Freiherr von Cramm (25. Januar 1837 in Leese/Salzgitter – 7. Februar 1913 in Blankenburg/Harz) am 22. März 1882 auf der Landesversammlung in Braunschweig folgenden Antrag:

„Die Landesversammlung wolle beschließen, an Herzogliches Staatsministerium das Ersuchen zu richten, in Erwägung zu ziehen, ob nicht der Zeitpunkt gekommen sei, auf den Bau von Localbahnen in denjenigen Theilen des Landes Bedacht zu nehmen, in welchen durch dieselben ein bedeutender Aufschwung des Verkehrs zu erwarten ist, dieser Frage aber in Bezug auf den Harzdistrict, der wie die Ver-

handlungen ergeben haben, besonders der Hülfe bedarf, um nicht wirtschaftlich mehr und mehr zurückzugehen, sofort einer wohlwollenden Prüfung zu unterziehen.“

Dieser Antrag löste im Januar 1883 einen Bauvertrag mit der Braunschweigischen Regierung und im Juni 1884 einen Staatsvertrag zwischen dem Herzogtum Braunschweig und Preußen aus. Daraufhin wurde die Privateisenbahngesellschaft „Braunschweigische Landes-Eisenbahn“ (BLE) gegründet, für die sich Privatbanken als Geldgeber zur Verfügung stellten. Der Zweck des Eisenbahnunternehmens war, den landwirtschaftlichen Gegenden, längs der geplanten Eisenbahnstrecke und dem Ausflugsverkehr zum Thieder Lindenberg und in die Lichtenberge saisonmäßig sowie den örtlichen Interessen zu dienen. Am 16. Februar 1885 und am 6. April 1885 erhielt das Eisenbahnunternehmen die Konzession sowohl von der braunschweigischen als auch von der preußischen Staatsregierung. Der Gesellschaft wurde die Bewilligung des Baus und des Betriebs einer Eisenbahn von untergeordneter Bedeutung mit normaler Spurweite, als sogenannte Sekundärbahn, für die Streckenführung von Braunschweig über Berneburg nach Seesen und von Wolfenbüttel über Fömmelse zu einem am Hoheweg gelegenen Anschlußpunkt an die erstgenannte Strecke erteilt. Die braunschweigische Regierung hatte sich bereiterklärt, den Streckenausbau mit 10.000 Mark/Kilometer zu subventionieren.

In der Stadt Braunschweig befand sich vor der Eröffnung der „Braunschweigischen Landeseisenbahn“ nur ein Gesamtkomplex einer Bahnstation mit Gleisanlagen der Braunschweigischen Staatseisenbahn. Dieser lag an der äußersten Grenze des Stadtgebietes, auf den der gesamte Personen- und Güterverkehr angewiesen war. So mußten die Transporte mit Fuhrwerken nach und von den nördlichen Stadtteilen die engen Straßen durch das Stadtinnere fast in ihrer ganzen Länge durchqueren. Ganz besonders ergaben sich Engpässe bei der Beförderung von Langholz, Trägern und langen Eisenbahnschienen.

Am 20. April 1885 begann man, nach Plänen der ehemaligen Staatseisenbahn, mit dem Bau der Ringbahn und gab sie nach ihrer Fertigstellung am 18. Juli 1886 für den Verkehr frei. Im Norden der Stadt Braunschweig errichtete die BLE den sogenannten „Nordbahnhof“, in welchem auch ihre Eisenbahnver-

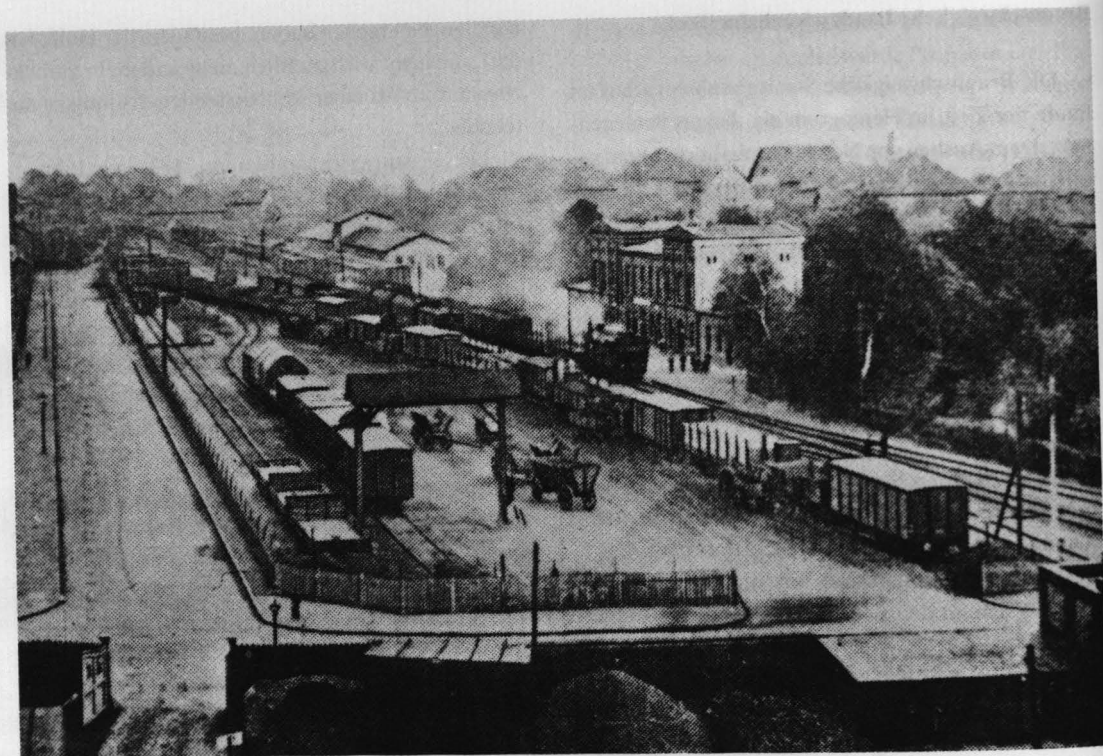


Abb. 17 Braunschweig-Nordbahnhof. Verladestraße, Rangierbetrieb, abgestellte Personenwagen. Aufnahme 1936

waltung und das Eisenbahnbetriebswerk mit 13 Lokomotivständen untergebracht werden konnten. Von diesem Bahnhof aus führte westlich, im Halbkreis um die Stadt zum „Wilhelmibahnhof“ und weiter zum späteren „Westbahnhof“, eine eingleisige Ringbahn. Auf der Halbkreisstrecke errichtete die BLE den Personenbahnhof „Celler Straße“, die Güterbahnhöfe und Güterhaltestellen an der Hamburger, Celler, Hildesheimer, Broitzemer Straße und am Madamenweg. Die An- und Abfuhr von Gütern wurde hierdurch für einen großen Teil der Eisenbahnspediteure erleichtert, da nun die Beförderung des Transportgutes auf kürzerem Wege unter Wegfall der Durchquerung der Stadt möglich war und für Unternehmen mit Anschlußgleis ganz wegfiel. Mit der BLE waren 1896 über 30 Gewerbetreibende durch ein Anschlußgleis verbunden. Vor dem Ersten Weltkrieg unterhielten ca. 50 Industrie-, Handels- und Versorgungsbetriebe

Gleisanschlüsse mit der BLE. Außerdem standen 110 Lagerhäuser am Schienenstrang der BLE.

Dieser Westring brachte der BLE das Hauptverkehrsaufkommen. Der Güterverkehr nahm im Laufe der Zeit einen nennenswerten Umfang an und erstreckte sich auf alle Transportgüter. Das Gewicht der im Jahre 1886 auf der BLE beförderten Güter belief sich auf ca. 100.000 t. Im Jahre 1896 bezifferte man ein Gesamtfrachtgewicht von 524.000 t, und der Anteil der Stationen auf der Strecke Braunschweig – Nordbahnhof – Westbahnhof auf etwa 290.000 t in dem betreffenden Jahr. Dies bedeutete eine Anfuhr von mehr als die Hälfte des beförderten Gewichts. Im Jahre 1911 stieg der Anteil auf 1,4 Millionen Tonnen Güter an. Der Personenverkehr hatte nur lokale Bedeutung. Die Hauptbeförderungszeit lag in den Sommermonaten, wenn die BLE zu Ausflügen nach der waldreichen Umgebung von Thiede, Lichtenberg und





Abb. 18 Braunschweig-Westbahnhof mit Lok 32

Wohldenberg benutzt wurde. Im Jahre 1886 betrug die Fahrgastzahl 100.000 Personen und belief sich in den 1890er Jahren auf ca. 400.000 jährlich. Auf 774.000 Personen stieg sie im Jahre 1911 an. Ab 1924/25 bis 1932/33 sanken die Verkehrsleistungen. Ein Anstieg verzeichnete erst das Jahr 1933. Im Jahre 1934 nahm die Zahl der beförderten Personen um 43 % und die der beförderten Güter um 34 % zu.

Von 1889 bis 1911 wurden durchschnittlich 5–7 % Dividenden ausgeschüttet. Der Reinertrag betrug 1911 400.000 Mark. Das Aktienkapital der BLE war auf fünf Millionen Mark festgelegt und das Anlagekapital belief sich auf 15 Millionen Mark. Die nächsten 25 Jahre erwirtschafteten die BLE schlechtere Ergebnisse. Daran waren die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges, die Inflation und die Wirtschaftskrise Schuld. Bedeutende Kunden der BLE waren die Zuckerfabriken, die Kaliwerke Thiedenhall und die Ze-

mentfabrik Salder. In den 1924/25er Jahren wurden die Kaligruben „Calrafund“ und „Hermann II“ in Groß-Rhüden, „Ronnenberg“ in Thiede und „Einigkeit I“ in Ehmen stillgelegt. Dies führte bei der BLE zu einem Einnahmerückgang von jährlich 400.000 Mark.

Bis zur Fertigstellung im Jahre 1890 betrug die Länge der Gleise 82,08 km und vor dem Ersten Weltkrieg 108 km. Davon lagen 79 km auf braunschweigischem, der Rest auf preußischem Hoheitsgebiet. Im Jahre 1936 stand die BLE an 7. Stelle der Privateisenbahnen im Deutschen Reich. Die Gleislänge der BLE betrug in dem betreffenden Jahr 109,5 km, davon lagen 80,2 km auf braunschweigischem und 29,3 km auf preußischem Gebiet. Die Gleise waren für einen Achsdruck von 20 t konzipiert. Im Vergleich dazu waren in den 1930er Jahren nur wenige Hauptstrecken der Deutschen Reichsbahn für eine solche Belastung

gebaut. Die Trassierung der BLE-Strecke war hingegen nebenbahnähnlich und wies die Steigungsverhältnisse von 1:70 auf, und die Kurven hatten einen Radius bis zu 190 m.

Mit dem Bau der Ringbahn und dem der regelspurigen Stammlinie Braunschweig – Derneburg – Seesen begann man gleichzeitig am 20. April 1885. In der Zeit vom 8. Juni 1886 bis 1. Mai 1889 wurden sie etappenweise dem Betrieb übergeben. Die BLE besaß nun einen Schienenweg vom nördlichen Teil der Stadt Braunschweig bis fast an die äußerste südliche Grenze des Herzogtums Braunschweig. Vom Braunschweiger Westbahnhof, von Wolfenbüttel, von Derneburg und Seesen hatte die BLE jeweils einen Anschluß an die preußische Staatseisenbahn. Auch war ein Anschluß an die Staatseisenbahnstrecke Hildesheim – Ringelheim – Goslar vorhanden, der niveaugleich gekreuzt wurde. Mit der Eisenbahnbrücke zwischen Braunschweig-West und Geitelde kreuzte die BLE die Staatseisenbahn Braunschweig – Hannover/Hildesheim.

Die BLE baut 1886 die Verbindungskurve vom West- zum Hauptbahnhof der Staatseisenbahn und eine Verbindungsstrecke von der Station Hoheweg nach Wolfenbüttel. Als weiterer Ausbau folgte 1889 der Bahnweg durch das Harzvorland bis Seesen über Schlewecke – Bockenem – Groß-Rhüden. In Seesen hatte die BLE eine Verbindung zur Braunschweigi-schen Südbahn Gandersheim – Kreiensen – Holzmin-den. Ab dem Jahre 1901 bestand die BLE-Strecken-verlängerung um 4,5 km nach Osten von Braun-schweig bis zum Bahnhof Gliesmarode-West. Von diesem Zeitpunkt an war der Braunschweiger Nord-bahnhof der Ausgangspunkt der „Braunschweig-Schöninger Eisenbahn“, die sich als Gegenleistung fi-nanziell an der Verlängerungsstrecke beteiligte.

Im Jahre 1902 wurde von der BLE die „Schunter-talbahn“ von Gliesmarode – Brunsrode – Flechtorf und 1904 über preußisches Territorium bis Fallersle-ben fertiggestellt. Dort bestand für die BLE Anschluß an die preußische Staatseisenbahnstrecke Hannover – Lehrte – Stendal – Berlin.

Streckeneröffnungen der BLE:

- 17. 7. 1886: Braunschweig-Nord – Braunschweig-West – Derneburg, (44,2 km)
- 1. 9. 1886: Braunschweig-West – Braunschweig-Hauptbahnhof (Verbind.), (1,4 km)

- 17. 10. 1886: Hoheweg – Wolfenbüttel, BLE, (4,15 km)
- 27. 5. 1887: Derneburg – Bockenem, (10,96 km)
- 1. 10. 1887: Bockenem – Groß-Rhüden, (8,23 km)
- 1. 5. 1889: Groß-Rhüden – Seesen, BLE, (11,51 km)
- 1. 1. 1890: Seesen, BLE – Seesen, Rbhf., (0,30 km)
- 20. 9. 1890: Wolfenbüttel, BLE – Wolfenbüttel, Rbhf., (0,97 km)
- 11. 11. 1901: Braunschweig-Nord – Gliesmarode-Ost, (4,50 km)
- 1. 9. 1902: Gliesmarode-West – Brunsrode, (12,06 km)
- 1. 11. 1904: Brunsrode – Fallersleben, BLE, (10,69 km)
- 1. 4. 1936: Braunschweig-Nord – Verbindungskurve zum Hafen, (1,50 km)

Im Jahre 1936 erfolgte der letzte Streckenausbau der BLE, die damit ihre größte Ausdehnung erfuhr. Ein Anschluß an die Hafenbahn wurde durch ein Verbindungs-gleis vom Nordbahnhof zum Block Nord-kurve der Deutschen Reichsbahn (DR) geschaffen.

Am 1. Januar 1939 wurde die BLE verstaatlicht. Die DR übernahm das gesamt rollende Material, die Eisenbahnstrecken und den Eisenbahnbetrieb.

Die BLE besaß seit ihrer Gründung bis zum Jahre 1938 Lokomotiven von neun verschiedenen Lokomo-tivfabriken.

Lokomotiven der BLE und deren Hersteller von 1885 bis 1939:

- 14 Lokomotiven von der Maschinenfabrik Eßlingen, Eßlingen
- 13 Lokomotiven von der Hannoverschen Maschinen AG (Hanomag), Hannover
- 8 Lokomotiven von Henschel, Kassel
- 6 Lokomotiven von Krupp, Essen
- 3 Lokomotiven von Linke-Hoffmann, Breslau
- 3 Lokomotiven von Union, Königsberg/  
Ostpreußen
- 2 Lokomotiven von Hohenzollern, Düsseldorf
- 1 Lokomotive von Schwartzkopff, Berlin
- 1 Lokomotive von der Maschinenfabrik Grafensta-den, Grafenstaden/Elsaß

51 Lokomotiven



## Braunschweig-Schöninger Eisenbahn AG (BSE)

Der Südosten des Herzogtums Braunschweig war von Eisenbahnen nicht erschlossen. Um dies nachzuholen, griff man auf Pläne des Abgeordneten v. Cramm zurück, die er 1882 vor der braunschweigischen Landesversammlung dargelegt hatte. Im Jahre 1901 fand die Gründung der Privateisenbahngesellschaft auf Aktienbasis mit dem Namen „Braunschweig-Schöninger Eisenbahn AG“ (BSE) statt. Die Planung und den Bau der Eisenbahnstrecke übertrug man der bekannten Eisenbahngesellschaft „Lenz & Co.“. Den beinahe bergbauähnlichen Einschnitt zur Höhe von Wittmar legten Eisenbahnpioniere an. Am 15. Februar 1902 konnte die Eisenbahnstrecke Braunschweig – Schöningen dem Verkehr übergeben werden. Vor dem Ersten Weltkrieg umfaßte das Gesamtisenbahnnetz 69 km, wovon 2 km außerhalb des braunschweigischen Gebietes lagen. Die Streckenlänge belief sich bei der Auflösung der BSE Anfang der 1970er Jahre auf 92 km. Es bestanden auch Anschlußgleise und -strecken in Braunschweig zu mehreren Fabriken, in Schöningen zur Saline, zum Elmalkwerk Hemkenrode, zur Zementfabrik Hoersdorf-Nord, vom Bahnhof Wittmar zum Kraftwerk in der Asse sowie in Rautheim und in Salzdahlum zu den Zuckerfabriken.

Der Nordbahnhof der Braunschweigischen Landeseisenbahn war ein Ausgangspunkt der BSE, der seit den 1920er Jahren nicht mehr benutzt wurde. Die BSE verlegte nun ihren braunschweigischen Endhaltepunkt an einen Gleisanschluß im Vorort Gliesmarode, der den Namen Braunschweig-Nordost erhielt. Die Fahrtdauer zwischen dieser Endstation und der anderen in Schöningen betrug 1934 ca. 105–113 Minuten, von Braunschweig-Nordost nach Mattierzoll 90–97 Minuten.

Die BSE besaß an beiden Endpunkten Anschlüsse an die Staatseisenbahn und an je eine Privateisenbahn. In Schöningen war es die am 22. Dezember 1888 eröffnete Privateisenbahn „Oschersleben – Schöninger Eisenbahn“ und in Mattierzoll die „Kleinbahn Heudeber – Mattierzoll“. Beide Privateisenbahnen benutzten gemeinsam mit der BSE die Bahnhofsanlagen. Nach dem Zweiten Weltkrieg mußten wegen der Zonengrenze diese Privateisenbahnen ihren Anschlußverkehr einstellen.

Die allgemeine Verkehrslage hatte sich für Schöningen bereits ab 1858 durch die Eisenbahnlinie Jerxheim – Schöningen – Helmstedt verbessert. Nach dem Bau der Eisenbahnlinie Schöningen – Eilsleben – Magdeburg im Jahre 1872 konnten die Transportkosten der bei Schöningen liegenden Saline nochmals gesenkt und die Transportzeit verkürzt werden. Es ist zu vermuten, daß auch die Produktion und der Gewinn stiegen.

Die BSE wollte die steigungsreiche Eisenbahnstrecke elektrifizieren und stellte dafür Stahlgittermaße auf, die noch in den 1960er Jahren zu sehen waren. Der elektrische Strom sollte in einem eigenen Elektrizitätswerk in Schöningen erzeugt werden, dessen Bau bereits 1909 begonnen wurde. Gleichzeitig sollten alle an der Eisenbahnstrecke liegenden Ortschaften mit Strom beliefert werden. Der Plan der Streckenelektrifizierung wurde aber nicht verwirklicht. Mit der Inbetriebnahme des E-Werks im Jahre 1910 gab es auch in Schöningen elektrischen Strom. Der Erbauer des Elektrizitätswerks war die „Westdeutsche Eisenbahngesellschaft“ in Köln. Ihr gehörten auch die Eisenbahnlinien Schöningen – Braunschweig und Schöningen – Oschersleben.

Das Aktienkapital der BSE betrug 1932 1,975 Millionen Reichsmark (RM) und die Eisenbahnanlagen wurden mit 2,76 Millionen RM bewertet.

Für die Wartung der Eisenbahnfahrzeuge errichtete die BSE ein großes Bahnbetriebswerk mit Reparaturwerkstatt in Braunschweig-Gliesmarode. Außerdem standen kleinere Lokomotivschuppen in Schöningen, Mattierzoll und Hötzum.

Der Fahrzeugpark bestand 1928 aus 10 Dampflokomotiven, 22 Personen-, 9 Pack- und 197 Güterwagen; 1949 aus 7 Dampflokomotiven, 13 Personen-, 8 Gepäck-, 189 Güter- und 2 Spezialwagen; 1960 aus 6 Dampflokomotiven, 1 Personen-, 3 Pack-, 5 Spezial- und 53 Güterwagen. Unter letzteren befanden sich auch einige Fahrzeuge der OSE.

Die BSE besaß während ihres Bestehens Lokomotiven von folgenden Lokomotivfabriken:

- 8 Dampflokomotiven von Vulcan, Stettin
- 8 Dampflokomotiven von der Hannoverschen Maschinen AG (Hanomag)
- 4 Dampflokomotiven von Krupp, Essen
- 3 Dampflokomotiven von Henschel, Kassel
- 3 Dampflokomotiven von Schwartzkopff, Berlin

- 2 Dampflokomotiven von Hohenzollern,  
Düsseldorf
- 1 Dampflokomotive von Humboldt, Köln
- 1 Dampflokomotive von einem unbekannten  
Hersteller
- 4 Diesellokomotiven von MAK, Kiel

### 34 Lokomotiven

Der Personenverkehr auf den BSE-Strecken war dadurch beeinträchtigt, daß die Bahnhöfe und Haltestellen oft sehr weit entfernt von den Dörfern lagen und von den Fahrgästen nur durch lange Fußmärsche zu erreichen waren. Der Personenverkehr entwickelte sich in den Jahren gleichbleibend. Eine Zunahme erfuhr er vom Ausflugsverkehr nach Elm und Asse. Die Zahl der Fahrgäste sank in den 1930er Jahren. Im Jahre 1932 wurden 222.380 Personen und 287.759 t Güter bei 239.805 geleisteten Lokomotiv-, 791.786 Personenwagen- und 1.541.639 Güterwageneinheiten befördert. Die BSE nahm aus dem Personenverkehr 115.486 RM und aus dem Güterverkehr 412.081 RM ein. Den Einnahmen standen 481.719 RM Ausgaben gegenüber. Die Privateisenbahn beförderte Kunstdünger und landwirtschaftliche Produkte, insbesondere Zuckerrüben zu den Zuckerfabriken. Im Jahre 1948 wurde ein Beförderungsjahresrekord von 872.000 Personen erreicht. In den nächsten fünf Jahren ging jedoch der Fahrgastverkehr rapide zurück. Aus der entsprechenden Tabelle ist die rückläufige Verkehrsentwicklung der Bahn nach dem Zweiten Weltkrieg ersichtlich.

#### Verkehrsentwicklung der BSE von 1949 bis 1968

Jahr	Beförderte Güter in t	Beförderte Personen auf der Schiene
1949	413.000	559.000
1953	353.000	81.000
1960	409.000	–
1965	259.000	–
1968	174.000	–

Die Verlagerung der Personen- und Güterbeförderung von der Schiene auf die Straße, die Stilllegung von Zuckerfabriken und der Salzwerte sowie von Un-

ternehmungen verschiedener Branchen, und die Auswirkungen des Notstandgebietes entlang der Zonengrenze versetzten der Privateisenbahn den Todesstoß. Ab Oktober 1954 wurde die Personenbeförderung mit der Eisenbahn von Braunschweig nach Schöningen durch Omnibusse ersetzt. Für den Eisenbahnverkehr war ab 1960 die BSE von untergeordneter Bedeutung. Im Jahre 1964 beliefen sich die Einnahmen auf 1,21 Millionen Deutsche Mark (= DM) und die Betriebsausgaben auf 1,07 Millionen DM. Der Kraftverkehr verursachte Verluste von 13.986 DM. Am 30. Juni 1971 fuhr auf der Strecke zwischen Braunschweig-Nordost und Schöppenstadt der letzte Güterzug. Der Gleisabbau begann nach der Stilllegung im Bahnhof Gliesmarode. Den Omnibusbetrieb übernahm ab 1. Januar 1972 die „Deutsche Bundesbahn“ (DB).

#### Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE)

Die „Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn“ (HBE) war eine Privateisenbahn, die ihren Direktionssitz in Blankenburg/Harz hatte. Sie erhielt ihre Konzession für den Betrieb ihrer Eisenbahnstrecke aufgrund eines Staatsvertrages zwischen dem Herzogtum Braunschweig und dem Königreich Preußen vom 19. November 1869, ferner von der braunschweigischen Regierung die Genehmigung vom 16. April 1870 und eine von der preußischen Regierung vom 8. Juli 1870 für die Strecke Halberstadt – Blankenburg (18,87 km). Der Bau der normalspurigen Nebenbahnstrecke wurde am 29. Juli 1870 bei Blankenburg begonnen und diese am 31. März 1873 in Betrieb genommen. Vom gesamten Schienenweg befand sich nur das Stück von Blankenburg bis Börnecke (4,14 km) auf braunschweigischem Territorium, während die Fortsetzung Börnecke – Halberstadt (14,73 km) auf dem Gebiet des preußischen Regierungsbezirks Magdeburg lag.

Aufgrund einer Konzession vom 30. Oktober 1874 schritt die Gesellschaft im Jahre 1875 zur Anlage einer Eisenbahnstrecke von Blankenburg nach den „Harzer Werken zu Rübeland und Zorge“ (3,46 km). Diese Strecke wurde am 24. Juli 1875 eröffnet. Die

Trasse lag auf braunschweigischem Gebiet und diente zum Abtransport der Hüttenerzeugnisse. In den Jahren 1884 und 1885 subventionierte die braunschweigische Regierung den weiteren Ausbau der Eisenbahnstrecke in Richtung Tanne/Harz. Zu diesem Bau erhielt die Gesellschaft am 20. November 1884 eine vorläufige Konzession und am 20. April 1885 die endgültige. Auf diese Weise konnte die Privateisenbahngesellschaft die an der Eisenbahnlinie liegenden Ortschaften durch den Ausbau der Strecke miteinander verbinden, und zwar: Blankenburg–Hüttenplatz (3,4 km), Hüttenplatz – Rübeland (10,10 km), Rübeland – Elbingerode (3,90 km), Elbingerode – Rothehütte (6,35 km) und Rothehütte – Tanne (6,80 km).

Zum ersten Mal in der Eisenbahntechnik wurde für einen gleichzeitig dem Personen- und Güterverkehr dienenden Schienenweg die „Abtsche Zahnstange“ verwendet, und zwar für die vorgenannte Linie abwechselnd für Strecken von geringer Steigung, auf denen der Adhäsionsbetrieb stattfand. Roman Abt (17. Juli 1850– 1. Mai 1933) ließ sich 1882 sein „Abtsches Zahnradsystem“ patentieren. Es entstand aus den Bemühungen um den Bau einer leistungsfähigen Zahnradbahn im gebirgigen Harzgebiet in Braunschweig. Im Jahre 1885 wurde die normalspurige Harzbahn mit glänzendem Erfolg eröffnet, die in der Eisenbahnwelt großes Aufsehen erregte. Es konnten nun Züge von 120 bis 150 t Gewicht mit einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h auf der Zahnradbahnstrecke befördert werden. Auf der Adhäsionsstrecke wurde hingegen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h gefahren.

Vor dem Ersten Weltkrieg umfaßte das Eisenbahnstreckennetz der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn 87 km.

schaft“ gegründet. Die Hafenbahn errichtete einen Übergangsbahnhof, einen Lokomotivschuppen und eine Werkstatt in der Gemarkung Rühme. In den 1960er Jahren folgte noch ein Anschlußgleis von der Hafenbahn zum Heizkraftwerk-Nord bei Braunschweig. Die Gesellschaft konnte bis 1970 den Kauf von drei Dampf- und zwei Diesellokomotiven sowie von sieben offenen und ebensoviel geschlossenen Güterwagen aufweisen. Die Gesamtlänge der Hafenbahn betrug Anfang der 1970er Jahre 14 km. Die beförderte Menge an Gütern betrug 1949 208.000 t und 1960 175.442 t.

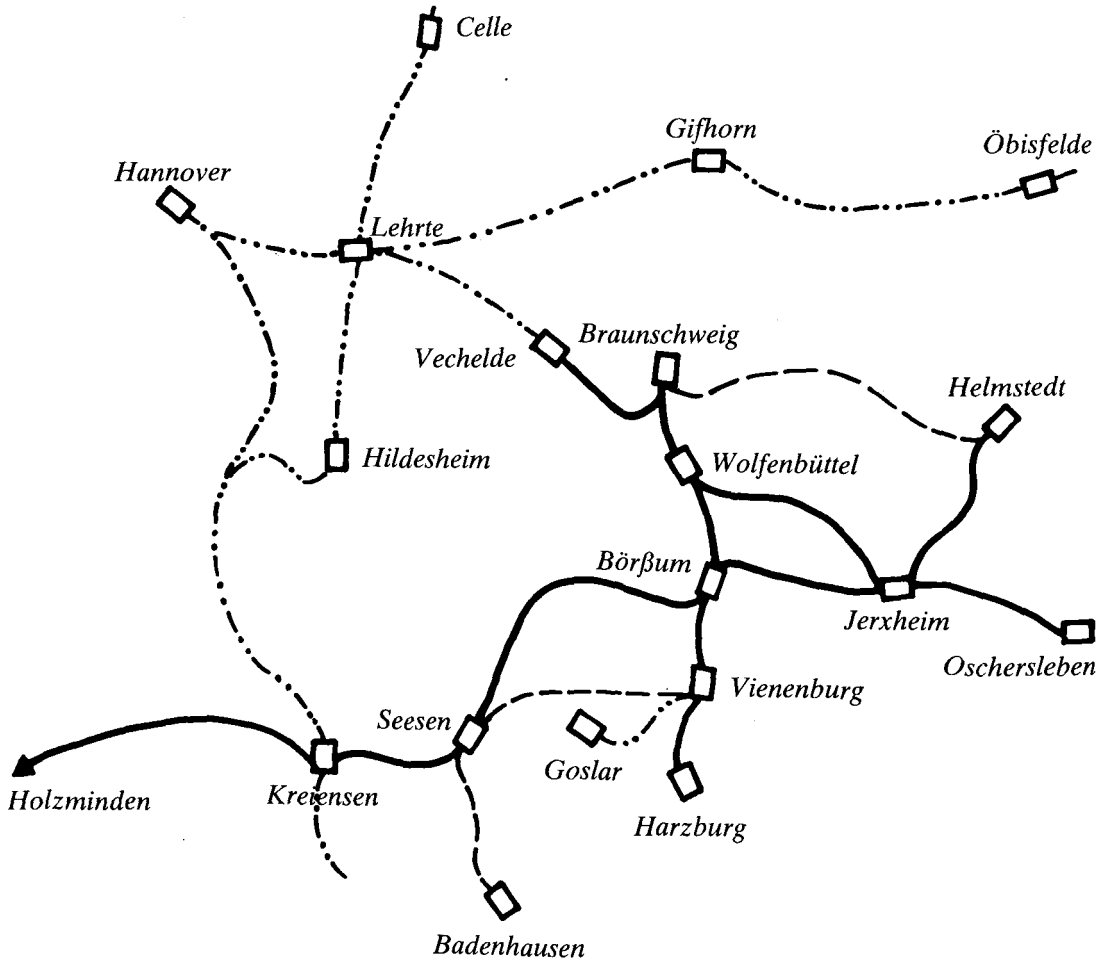
### **Literaturverzeichnis**

Ganz, Manfred E.: Das Wachstum der deutschen Eisenbahn.

Unveröffentlichtes Manuskript, 1988.

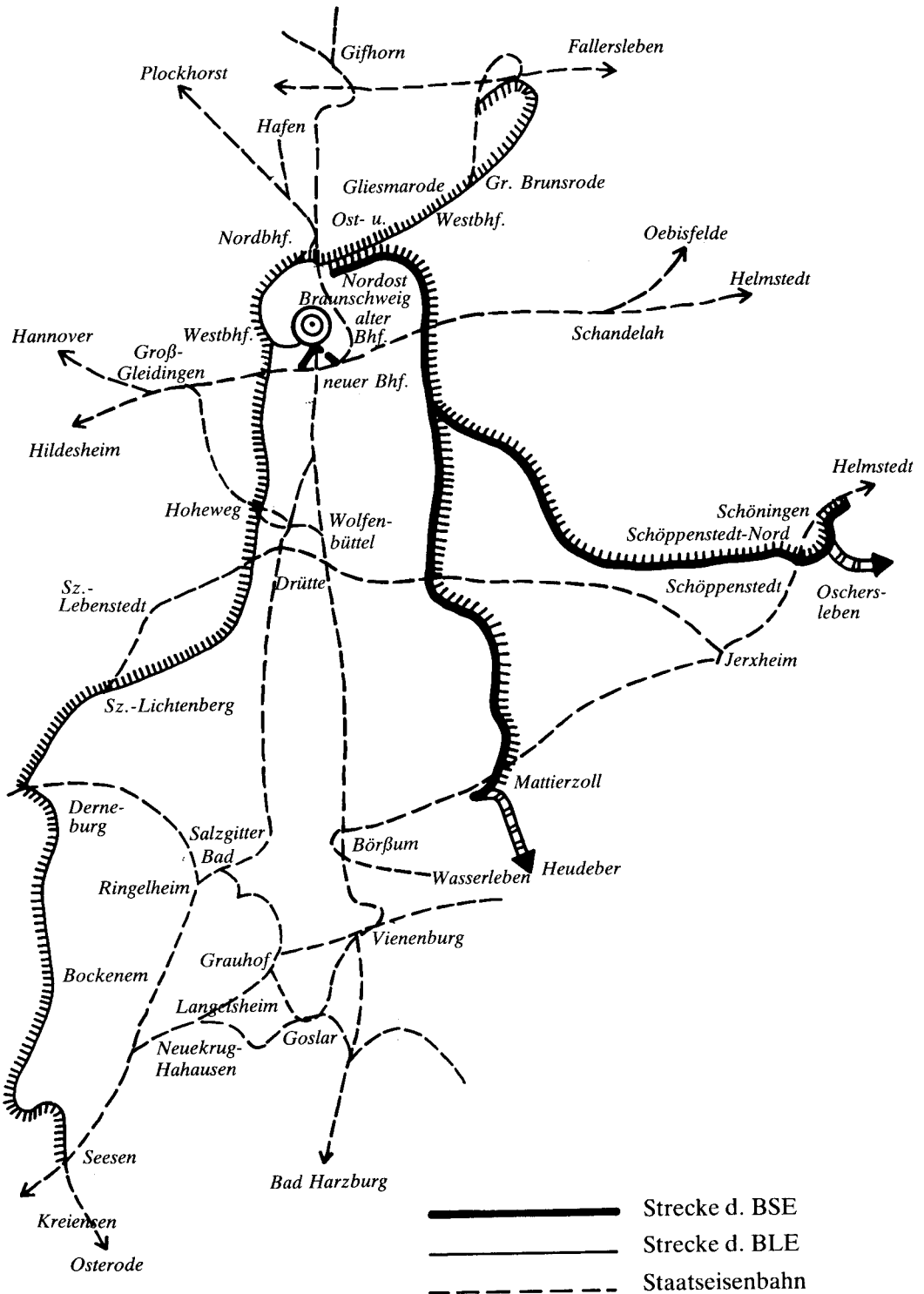
### **Hafen- und Industriebahn Braunschweig**

Im Jahre 1933 erreichte der Bau des „Mittellandkanals“ von Westen herkommend die Peripherie der Stadt Braunschweig. Diese wünschte eine Eisenbahnverbindung von 3,5 km Länge zwischen der Stadt und dem Hafenbecken bei Veltenhof. Daher wurde 1933 für die Betriebsabwicklung die „Hafenbahngesell-

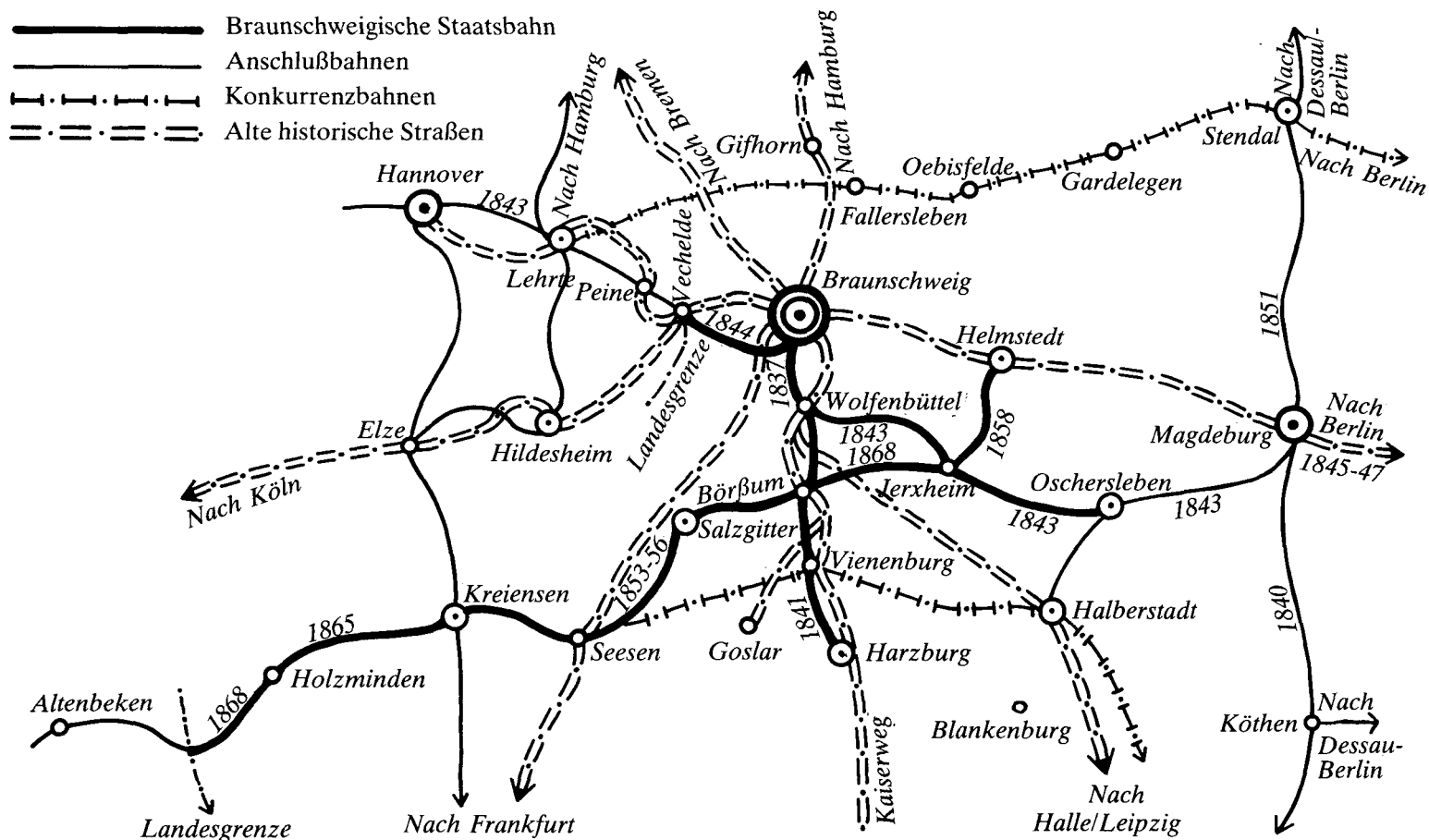


- ..... Strecken der Hannoverschen Staatseisenbahn – KPEV
- Strecken unter der Brg. Eisenbahngesellschaft eröffnet
- Strecken der Braunschweigischen Staatseisenbahn

Karte 1 Braunschweigisches Streckennetz



Karte 2 Braunschweigisches Streckennetz (BSE, BLE, Braunschweigische Staatseisenbahn)



Karte 3 Braunschweigisches Streckennetz (BSE, Anschlußbahnen, Konkurrenzbahnen, alte historische Straßen)

Birgit Pollmann

# Technische Entwicklungen und Auswirkungen der Eisenbahn auf Wirtschaft und Gesellschaft

Die Formulierung des Themas, zugleich der Gesamttitel einer Vortragsreihe zur Ausstellung „150 Jahre erste deutsche Staatseisenbahn“ im Braunschweigischen Landesmuseum 1988, ist so komplex, daß sie in gewisser Hinsicht präzisiert werden muß:

1. Da es sich hier nicht um eine technikgeschichtliche Darstellung handelt, sollen nicht die technischen Entwicklungen, sondern nur die Auswirkungen der Eisenbahn auf Wirtschaft und Gesellschaft beschrieben werden.

2. Hierbei stehen die ökonomischen, d.h. die verkehrspolitischen Auswirkungen als Rahmenbedingungen der wirtschaftlichen Entwicklung im Vordergrund, nicht so sehr die gesellschaftlichen Implikationen.

3. In der Darstellung dieses Beziehungsgeflechts beschränke ich mich auf die Braunschweiger Region, auf das Herzogtum bzw. den Freistaat Braunschweig und

4. dies auch nur in dem Zeitraum 1896 bis 1929, also der Periode zwischen der großen Depression der Bismarckzeit und der Weltwirtschaftskrise 1929. Dieser Abschnitt wird in der einschlägigen Literatur auch als „Phase der Hochindustrialisierung“ bezeichnet<sup>1)</sup>.

Es geht also hier darum, zu untersuchen, in welcher Weise sich die Eisenbahnpolitik auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Braunschweig in der Phase der Hochindustrialisierung ausgewirkt hat.

Eine derartige Fragestellung schließt eine knappe Beschreibung der braunschweigischen und preußischen Eisenbahnpolitik seit den 40er Jahren ebenso ein wie eine Bestandsaufnahme der wirtschaftlichen Struktur Braunschweigs in den 90er Jahren, bevor die Entwicklungschancen und -hemmnisse im Untersuchungszeitraum unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssituation als zentralen Infrastrukturfaktors herausgearbeitet werden. Bisher fehlt eine umfassende Geschichte der Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung Braunschweigs im Industriezeitalter<sup>2)</sup>, insbesondere für den Zeitraum 1896–1929 liegen nur

wenige Detailstudien zu Einzelaspekten vor<sup>3)</sup>, auf die sich diese Darstellung weitgehend stützt; ebenso auf zeitgenössische Quellen, wie Publikationen der Handelskammer<sup>4)</sup>, Landtagsprotokolle<sup>5)</sup> u. ä. m.

## 1. Industrialisierung und Eisenbahnbau im Herzogtum Braunschweig seit 1838

Weitgehende Einigkeit besteht in der Forschung darüber, daß sich das in der Theorie der Industrialisierung viel diskutierte Modell des Führungssektors zur Erklärung der Entwicklung im Braunschweigischen wenig eignet. Diesem Modell liegt die Annahme zugrunde, daß sich in einem Wirtschaftszweig, etwa im Textilgewerbe, der Durchbruch neuer Produktionsweisen besonders früh und nachhaltig vollzog, von dem dann positive Auswirkungen auf andere Branchen ausgingen<sup>6)</sup>.

Theissen kam in seiner vergleichenden Analyse zur Frühindustrialisierung deutscher Regionen zu dem Ergebnis, daß die Textilindustrie, die in den meisten Ländern diese Vorreiterrolle übernommen hatte, in Braunschweig eine völlig untergeordnete Rolle gespielt hat – im Gegenteil: der Übergang von der Textilproduktion nach dem Verlagssystem oder der dezentralisierten Manufaktur zur Fabrik fand nicht statt. „Diese Produktion wurde im Bereich der Flachsspinnerei durch die auswärtige Konkurrenz fast ganz verdrängt und führte in der Leineweberei ebenfalls zu deutlichen Rückgangerscheinungen“<sup>7)</sup>.

Die industrielle Revolution setzte in Braunschweig daher erst relativ spät ein. In den 30er und 40er Jahren des 19. Jahrhunderts waren, was den Einsatz von Dampfmaschinen als Antriebsmaschinen betrifft, keine einschneidenden Veränderungen festzustellen, wie zeitgenössische Berichte nachdrücklich belegen<sup>8)</sup>.

Dagegen wiesen die fünfziger und sechziger Jahre eine starke Zunahme industrieller Betriebe auf, so daß Braunschweig – nimmt man die Beschäftigtenzahl als Indikator – am Ende dieser Phase der industriellen Revolution kaum hinter den entwickeltsten deutschen Territorien zurückstand. Es besteht auch in diesem Punkt in der Literatur Konsens darüber, daß diese Entwicklung von der Landwirtschaft erhebliche Impulse erhalten hat<sup>9)</sup>. Theissen geht noch einen Schritt weiter und führt den Aufschwung aus-

schließlich auf die Zuckergewinnung aus Zuckerrüben zurück.

Denn auch der andere Zweig, der sich mit der industriellen Revolution entwickelte, der Maschinenbau, stand in enger Verknüpfung mit der Zuckerindustrie. „Ursprünglich zur Deckung des regionalen Bedarfs entstanden, blieb die Braunschweiger Maschinenbauindustrie lange Zeit auf die Produktion für den Bedarf der Landwirtschaft und ihrer Nebengewerbe spezialisiert“<sup>10)</sup>.

Es kann ferner auch kein Zweifel darüber bestehen, daß der Entwicklungsstand und der Ausbau der sog. Infrastruktur, hier in erster Linie der Eisenbahn, erheblichen Einfluß auf den Gang der Industrialisierung hatte. Dem Nestor der amerikanischen Wirtschaftsgeschichte, Rostow, zufolge, war der Eisenbahnbau historisch gesehen der bedeutsamste Faktor für die Einleitung von „take offs“ und beeinflusste das wirtschaftliche Wachstum während der take-off-Periode in dreifacher Hinsicht:

1. Er verringerte die Transportkosten und erschloß neue Absatzgebiete und Produkte.
2. Durch ihn entwickelte sich ein neuer wichtiger Exportsektor, und
3. er förderte die Entstehung einer modernen Kohle-, Eisen- und Maschinenbauindustrie<sup>11)</sup>.

Diese globalen Hypothesen bedürfen in ihrer Anwendung auf einen territorial zerrissenen Kleinstaat, der von mächtigen wirtschaftlich-militärisch potenten Nachbarn wie Preußen und Hannover umschlossen war, einer Differenzierung.

Selbstverständlich treffen alle drei Annahmen über die Implikationen des Eisenbahnbaus auch Aspekte der braunschweigischen Situation im 2. Drittel des 19. Jahrhunderts: Das Aufkommen und die Entwicklung der Zuckerindustrie, des Maschinen- und Anlagenbaus, des Eisenbahnsignalbaus, die Erschließung des Braunkohlereviere u. ä. m. waren aufs engste verknüpft mit dem Ausbau des internen regionalen Streckennetzes. Pointiert kommt dieses komplexe Beziehungsgeflecht in der These zum Ausdruck, „daß das Herzogtum es verstanden hat, ein seinen regionalen Wirtschaftsinteressen fast vollkommen entsprechendes Bahnnetz zu schaffen“<sup>12)</sup> (Abb. 1 + Abb. 2).

Mit den Ende 1868 in Betrieb befindlichen Eisenbahnstrecken von 36,9 Meilen Länge<sup>13)</sup> stand Braun-

schweig hinsichtlich der Dichte des Eisenbahnnetzes an der Spitze aller deutschen Bundesländer. Der Höhepunkt braunschweigischer Eisenbahnpolitik war erreicht, die ersten Wolken aber waren längst am „Eisenbahnhimmel“ über Braunschweig aufgetaucht. Durch die Inbetriebnahme der Linien Kreiensen-Holzminde sowie Börßum-Jerxheim war eine neue Ost-West-Verbindung, die 24 km südlich an der Stadt Braunschweig vorbeiführte, geschaffen; wie die Handelskammer feststellte, schadete sie ihrem „Verkehr“ erheblich<sup>14)</sup>. Ein entscheidender Schlag wurde der Stadt jedoch 1872 versetzt, als durch den Ausbau der Linie Berlin-Stendal-Hannover, die etwa 30 km nördlich von Braunschweig 200 km lang öde Heidegegend durchschnitt, ohne auch nur eine einzige Stadt von Bedeutung zu berühren, Braunschweig aus dem Durchgangsverkehr ausgeschaltet wurde<sup>15)</sup>. Die hannoversche Eisenbahnpolitik, die sich auch auf ein Staatsbahnsystem stützen konnte, traf sich mit den privat-wirtschaftlich orientierten preußischen Eisenbahngesellschaften in dem Wunsch, eine schnelle Verbindung Berlin-Hannover zu erhalten. Die Verhandlungen zögerten sich hinaus, auch militärische Gesichtspunkte spielten eine Rolle, nach dem Krieg 1866 und der Annektierung Hannovers durch Preußen beschleunigte sich der Entscheidungsprozeß, der Bau der neuen Ost-West-Linie wurde in Angriff genommen<sup>16)</sup> (vgl. Abb. 3). Braunschweig, dessen Kopfbahnhof zudem im Süden der Stadt lag, blieb von dieser ost-westlichen Durchgangsverbindung ausgespart mit zwei weitreichenden Folgen:

1. Das braunschweigische Eisenbahnverkehrsaufkommen im Bereich der Schnellzugverbindungen blieb bis zur Jahrhundertwende und darüber hinaus hinter dem der Nachbarstädte Hannover und Magdeburg weit zurück. Die Handelskammer Braunschweig stellte in ihrer Denkschrift „Die Eisenbahnverhältnisse im Herzogtum Braunschweig“ 1899 dazu fest:

„Immer mehr wurde es von seinen Nachbarstädten Magdeburg und Hannover überflügelt, da deren Zuwachs an abgehenden Schnellzügen und durchgehenden Linien mit der Bevölkerungszunahme gleichen Schritt hielt, während Braunschweig sich seit mehr als 30 Jahren bezüglich seiner Schnellzugverbindungen ziemlich gleich geblieben ist. Die Zahl der von Braunschweig abfahrenden Schnellzüge, welche sich 1868 auf 5 belief, ist in den 31 Jahren nur um 2





Abb. 1 Eisenbahn 1840, aus: Eisenbahnverhältnisse ... (wie Anm. 4), Anlage D1

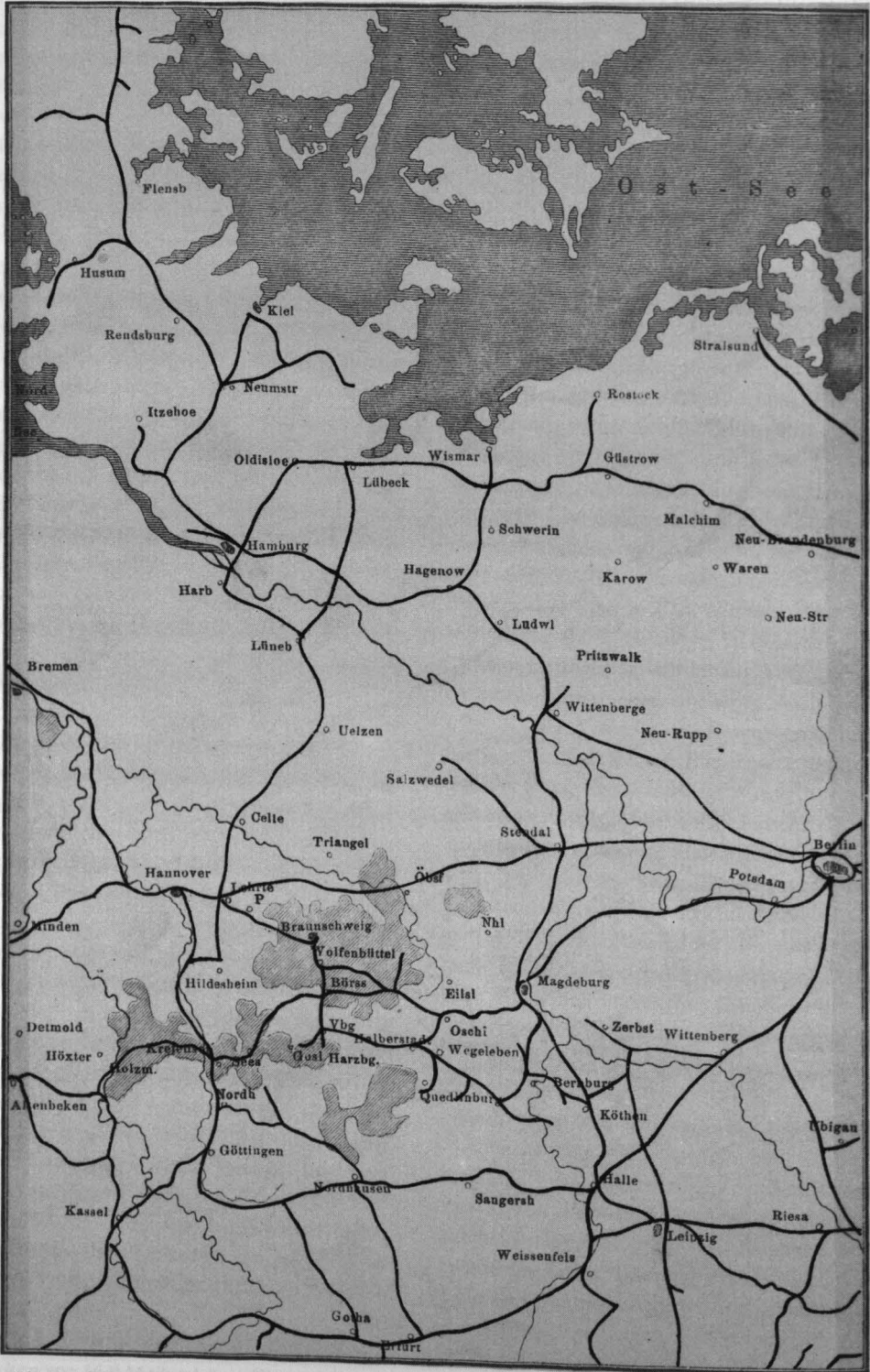


Abb. 2 Eisenbahn 1871, aus: Eisenbahnverhältnisse ... (wie Anm. 4), Anlage D5



Abb. 3 Eisenbahn 1890, aus: Eisenbahnverhältnisse ... (wie Anm. 4), Anlage D7



gestiegen, dagegen verfügt Magdeburg jetzt über 22 Schnellzugverbindungen gegenüber einer Zahl von 9 im Jahre 1868 und Hannover sogar über 30 Schnellzugverbindungen gegenüber einer Zahl von 7 im Jahre 1868. Braunschweig besitzt heute (1899) nicht mehr Schnellzugverbindungen, als seine Nachbarstadt Hannover vor 31 Jahren besessen hat<sup>17)</sup>.

2. Diese Entwicklung resultiert aus einer Grundsatzenscheidung, die das Braunschweigische Staatsministerium 1870 traf. Während die preußische Regierung zunächst den Bahnbau wesentlich privatkapitalistischer Initiative überließ, hatte in Braunschweig der Staat das Werk in die Hand genommen und sich damit eine reiche Einnahmequelle erschlossen. Es waren deshalb reine kameralistische, finanzielle Erwägungen, insbesondere die Sorge, die entstandenen (Südlinie) und die im Entstehen begriffenen Konkurrenzbahnen, die die Rentabilität der Braunschweigischen Bahnen gefährden, die zu dem Beschluß führte, die braunschweigischen Bahnen zu verkaufen. Die notwendigen Investitionen im Eisenbahnbau hatten die Landesschulden auf rd. 15,5 Mill. Taler ansteigen lassen, wobei 12,2 Mill. auf den Eisenbahnbau entfielen, für den weiteren Ausbau der Helmstedter Linie wurden weitere 6,5 Mill. Taler gebraucht, für die erstmals Kapital bei nicht braunschweigischen Banken aufgenommen werden mußte<sup>18)</sup>.

Da mehrere Interessenten, u. a. die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft und der bekannte preußische Eisenbahnspekulant Dr. Strousberg<sup>19)</sup>, vorhanden waren, gestalteten sich die Verhandlungen schwierig<sup>20)</sup>; den Zuschlag erhielt schließlich ein Konsortium unter Führung der Darmstädter Bank für Handel und Industrie. Sie gründete eine Aktiengesellschaft, an der sich die Discontogesellschaft, die Bankhäuser Bleichröder, Berlin, und Rothschild, Frankfurt, sowie die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft und die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft beteiligten. Der Sitz dieser neu gegründeten Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft war die Stadt Braunschweig<sup>21)</sup>.

Unter privatrechtlicher Leitung wurde das Schienennetz im Herzogtum nur um die bereits beschlossenen und begonnenen Bahnbauten erweitert, selbst

von den vertraglich abgesicherten Optionen für Linien nach Hildesheim und Gifhorn machte die Gesellschaft keinen Gebrauch. Die Klagen der heimischen Gewerbe- und Handwerksbetriebe nahmen angesichts dieser verkehrspolitischen Stagnation in den 70er und 80er Jahren zu<sup>22)</sup>; Jahre, die nach dem Gründerkrach 1873 von andauernder wirtschaftlicher Depression, von Krisen, wie der Zuckerkrise 1883, gekennzeichnet waren. Hinzu kam noch, daß Preußen dazu überging, in den 70er Jahren die Eisenbahnlinien auf seinem Territorium in staatlichen Besitz zu bringen – als Konsequenz des Gründerkrachs und des Scheiterns der Bismarck'schen Pläne, ein einheitliches Reichseisenbahnwesen zu schaffen. Dies hätte automatisch einheitliche Tarife, einheitlichen Betrieb und wirksamere Nutzung im Kriegsfall bedeutet, denn die Erfahrung von 1866 und 1870 hatten die strategische Wichtigkeit der Eisenbahnen bewiesen<sup>23)</sup>. Mit dem Erwerb der Berlin-Potsdam-Magdeburger (1879) und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (1882) war dem Preußischen Staat auch die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft zugefallen. Zur Regelung der sich daraus ergebenden Probleme schlossen 1882 das Herzogtum und Preußen einen Staatsvertrag, worin sich Braunschweig mit der Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft einverstanden erklärte, wogegen Preußen alle Verpflichtungen der Gesellschaft gegenüber dem Braunschweigischen Staat übernahm. Hinter dieser harmlos klingenden Formulierung verbarg sich, daß zwar 1885 eine Kgl. Eisenbahndirektion in Braunschweig errichtet wurde, diese aber bereits ein Jahr später 1886 durch ein Betriebsamt ersetzt wurde<sup>24)</sup>. 1895 bei der Neuordnung der Preußischen Staatseisenbahn verlor die Stadt auch noch diese Unterbehörde, die braunschweigischen Linien wurden den Eisenbahndirektionen Magdeburg, Hannover und Kassel unterstellt. Damit war auch die verwaltungsmäßige Konsequenz aus der Weichenstellung in Richtung des verkehrspolitischen Abseits gezogen. Einfluß auf die eisenbahnpolitische Gestaltung war damit offensichtlich nicht mehr direkt vor Ort möglich! Unter preußischer Verwaltung bis zum Ende unseres Untersuchungszeitraumes wurde das Streckennetz um rund 25 % erweitert. Daneben trat aber als Selbsthilfemaßnahme der Wirtschaft ein Streckennetz von Privatbahnen, das Ende der 20er Jahre eine Länge

von 318 km gegenüber 460 km in staatl. Besitz erreichte.

Hier ist besonders die 1884 gegründete Braunschweigische Landeseisenbahn zu nennen, die die sog. Braunschweigische Ringbahn baute und damit das Stadtgebiet als bevorzugten Standort für Industriebetriebe nachhaltig prägte.

## 2. Strukturelemente der Braunschweigischen Wirtschaft um 1896

Trotz dieser „Ausschaltung aus dem Durchgangsverkehr“ und des Verlustes der Eisenbahnverwaltung hatten sich nach der Reichsgründung neue Branchen im Herzogtum angesiedelt bzw. entwickelt. Zu Beginn der Aufschwungphase im Jahre 1896 dominierten die folgenden Branchen die braunschweigische Industriestruktur

- die Nahrungsmittelindustrie, insbesondere Konserven- und Zuckerfabriken<sup>25)</sup>, Mühlen und Brauereien. Braunschweig kann ohne Zweifel in dieser Zeit als Zentrum der deutschen Gemüseindustrie<sup>26)</sup> bezeichnet werden.
- die Maschinenbauindustrie. Hierzu rechnen einmal die auf die Ausrüstung der Nahrungsmittel- und Blechwarenindustrie spezialisierten Betriebe. Diese Unternehmen, die zunächst nur für den lokalen Bedarf produziert hatten, gewannen schnell überregionale Bedeutung und waren zunehmend auch auf ausländischen Märkten erfolgreich<sup>27)</sup>. Zum zweiten gehören zu dieser Branche weitere hochgradig spezialisierte Betriebe des Maschinen-, Apparate- und Instrumentenbaus (der feinmechanischen und optischen Industrie) sowie in diesem Jahrhundert des Fahrzeugbaus. Das Spektrum reichte vom Landmaschinenbau über den Eisenbahnsignalbau, Nähmaschinen-, Rechenmaschinen- bis hin zur Klavierherstellung<sup>28)</sup>.
- die metallverarbeitende Industrie, insbesondere die Blechemballagenfabriken. Auch in der Konservendosenfabrikation nahm die braunschweigische Industrie nach 1900 im Deutschen Reich eine führende Position ein<sup>29)</sup>.
- die Textilindustrie sowie die Industrie der Steine und Erde, beide mit abnehmender Bedeutung.

In diesen Bereichen fanden 1895 der Gewerbezählung zufolge 45,8% aller Erwerbstätigen Arbeit<sup>30)</sup>.

Dagegen fehlten im Herzogtum weitgehend die Schwerindustrie sowie die chemische und die elektrotechnische Industrie, die beiden Leitsektoren der Hochindustrialisierungsphase.

In der braunschweigischen Industrie herrschten die Mittelbetriebe in Familienbesitz vor. Die wenigen Großbetriebe – mit mehr als 200 oder gar mit mehr als 1000 Beschäftigten – konzentrierten sich auf die Maschinenbau-, Nahrungsmittel-, Textilindustrie sowie auf den Bergbau. Es kam vor dem 1. Weltkrieg kaum zu Konzernbildungen, denn über die Angliederung nur einer vor- oder nachgelagerten Produktionsstufe oder der Handelsfunktion gelangten die Unternehmen nicht hinaus. Eine stärkere indirekte Verflechtung verwandter Branchen bestand über Kapital- und Aktienbeteiligungen: Hierfür lassen sich zahlreiche Beispiele anführen<sup>31)</sup>. So saßen Mühlenbesitzer oder Direktoren von Hüttenwerken in den Aufsichtsräten von Mühlenbauunternehmen, Zuckerfabrikanten in denen der Zuckermaschinenbaubetriebe, Brauereibesitzer in denen von Gaststätten- und Hotelbetrieben. Dieser industriellen Besitz- und Betriebsstruktur entsprach auch das braunschweigische Banksystem. Neben der Staatsbank<sup>32)</sup>, im wesentlichen eine Hypothekenbank, existierten sehr viele kleinere Privatbanken, diese konzentrierten ihre Geschäftstätigkeit auf bestimmte Branchen bzw. wenige große Unternehmen, so z.B. das Bankhaus Gebr. Löbbecke auf die Firmen Voigtländer und Amme, Giesecke und Konegen<sup>33)</sup>, das Bankhaus Meyerhoff auf die Konservenindustrie, das Bankhaus Seeliger in Wolfenbüttel auf Zuckerfabriken und Landmaschinenfabriken<sup>34)</sup>. Vor 1914 unterhielt keine der deutschen Großbanken eine Filiale in Braunschweig.

Abgesehen von den im Besitz der Zuckerrüben anbauenden Landwirte befindlichen Aktienzuckerfabriken, setzte die Umwandlung der großen, belegschaftsstarken Unternehmen in Kommanditgesellschaften und Aktiengesellschaften verstärkt nach 1896 ein. Als Gründe für diesen wachsenden Kapitalbedarf dürften sowohl die Einführung verbesserter Produktionsmethoden, neuer technischer Verfahren (z.B. bei Voigtländer) als auch das wachsende Auslandsengagement (z.B. bei Amme, Giesecke und Konegen) eine Rolle gespielt haben. In einer Reihe von Unternehmen gewannen jetzt auswärtige Anleger an Boden, z.B. bei Luther, Wilke und BMA. Neben

Hannoveraner und Berliner Bankhäusern beteiligten sich nicht nur Kunden bzw. Zulieferer (die Ilseder Hütte bei Wilke, der mitteldeutsche Zuckerfabrikant Rabbetge bei BMA), sondern auch Konkurrenzunternehmen an braunschweigischen Betrieben<sup>35</sup>).

In der Aufschwungphase nach 1896 verstärkten die wichtigsten Branchen ihre Exportanstrengungen, was z. T. mit einer stärkeren Spezialisierung und Diversifizierung der Produktion verbunden war. Die größten Unternehmen (die Eisenbahnsignalbauanstalt, Amme, Giesecke und Konegen, Büssing) gingen dazu über, ausländische Verkaufsstellen, technische Büros etc. aufzubauen, Lizenzen an auswärtige Unternehmen zu geben und sich an ausländischen Firmen zu beteiligen<sup>36</sup>).

### 3. Die Entwicklung der Wirtschaft im Zeitraum 1896–1929

Betrachten wir die Entwicklung der braunschweigischen Wirtschaft in der Phase der Hochindustrialisierung, so lassen sich zwei Tendenzen herausstellen.

1. Auffällig erscheint die hohe Konjunktur- und Krisenanfälligkeit der heimischen Wirtschaft<sup>37</sup>).

Der Aufschwung 1896 dauerte nur bis in das Jahr 1900, eine steigende Beschäftigtenzahl – so arbeiteten in den Maschinenbaubetrieben der Stadt Braunschweig um 50 % mehr Arbeiter als zwischen 1892 und 1896 – weist darauf ebenso hin wie das wachsende Gewerbesteueraufkommen und der steigende Umsatz der braunschweigischen Reichsbankstelle. Entscheidend trug der Export zu diesem Aufschwung bei. Zwischen 1900 und 1903 verstärkten sich krisenhafte Erscheinungen in der Zucker- und Konservenindustrie und schlugen auf die Zulieferer- und Ausrüstungsindustrie durch, so daß es zu einem Konjunkturereinbruch kam, von dem schließlich auch das Baugewerbe und der Handel betroffen wurden. Zwischen 1904 und 1908 brachten größere Exportaufträge und eine erhöhte Kaufkraft aufgrund von 1905/06 erkämpften Lohnerhöhungen eine kurzfristige Konjunkturbelebung. 1908–1910 erfolgte wieder eine „allgemeine wirtschaftliche Depression“ mit hohem Zinsniveau, nachgebenden Wertpapierkursen und steigender Arbeitslosigkeit sowie nachlassender Nachfrage auf ausländischen Märkten aufgrund unsicherer politischer Verhältnisse (vorderer Orient, Südosteuropa, Südamerika). Die Aufschwungphase

1910–1914, wobei wiederum dem Export ein erheblicher Anteil an der Konjunkturbelebung zukam, mündete in den 1. Weltkrieg ein. Auf die besonderen Probleme der kriegswirtschaftlichen Entwicklung der braunschweigischen Industrie soll hier nicht eingegangen werden<sup>38</sup>); immerhin schienen die allgemein auftretenden Probleme der Umstellung, wie z. B. Arbeitskräfte- und Rohstoffmangel, Produktionsumstellungen, Verlust von Absatzmärkten, auf die Kriegserfordernisse trotz der hohen Exportabhängigkeit der braunschweigischen Industrie relativ schnell und reibungslos überwunden worden zu sein.

Auch nach dem 1. Weltkrieg setzten sich die Konjunkturschwankungen fort. Das Auf und Ab der wirtschaftlichen Entwicklung der Jahre 1919–1923, 1923–1926, 1926, 1927–1929 soll hier nicht im Detail geschildert werden, die Entwicklung entsprach weitgehend der auf Reichsebene.

2. Als zweite Tendenz läßt sich die geringere Dynamik der braunschweigischen Wirtschaftsregion im Vergleich zu den anderen wichtigen deutschen Industrieregionen (Ruhrgebiet, Berliner Raum, Oberschlesien) nennen. Vieles spricht dafür, u. a. die negative Wanderungsbilanz des Herzogtums seit 1895, die geringen Zuwachsraten der Industriebeschäftigten im Vergleich zum Reich, die niedrige Erwerbsquote, die stagnierende Zahl von Aktiengesellschaften u. ä. m., daß die braunschweigische Wirtschaft seit der Jahrhundertwende im Vergleich zum Reich ein geringeres Wachstum aufzuweisen hatte.

### 4. Die Bedeutung der Eisenbahnpolitik für die Wirtschaftsentwicklung Braunschweigs im Zeitalter der Hochindustrialisierung

Fragt man nach den Gründen für die relativ kurzen Konjunkturzyklen und die geringere Wachstumsdynamik der braunschweigischen Wirtschaft, so muß zwischen infrastrukturellen, d. h. standort-, und branchenspezifischen Ursachen unterschieden werden. Zu den letztgenannten, dem branchenspezifischen Ursachenkomplex, gehört etwa

- die enge Verzahnung von Landwirtschaft, Nahrungsmittel-, metallverarbeitender und Maschinenbauindustrie. In einem Bereich auftretende Krisen schlugen auf die anderen Industrien durch, und es zeigten sich damit Effekte auf dem Arbeits-

- markt, wie sie für industrielle Monostrukturen typisch sind
- der saisonale Charakter vieler Industrien, die Arbeitskräfte zeitweilig freisetzen
  - die hohe Exportorientierung, die die Unternehmen in Abhängigkeit von den konjunkturellen und politischen Verhältnissen in den Absatzländern brachte. Von der Produktionsstruktur der braunschweigischen Industrien her gesehen handelte es sich hierbei in erster Linie um sich entwickelnde Agrarländer (Südosteuropas, Rußlands, Südamerikas), in denen Mühlen, Zuckerfabriken, Konservenmaschinen u. ä. m., abgesetzt wurden, weniger um Industrieländer.

Für die Zeitgenossen, insbesondere die zeitgenössische Wirtschaftsberichterstattung stand jedoch ein anderes Ursachenbündel für die skizzierten wirtschaftlichen Probleme des Landes Braunschweig an erster Stelle. Handel und Industrie, Kommunen und Presse machten unablässig die ungünstige, immer schlechter werdende Verkehrssituation Braunschweigs dafür verantwortlich, insbesondere die rückständige Eisenbahnpolitik. Als Beispiel sei hier auf die Denkschrift der Handelskammer für das Herzogtum Braunschweig „Die Eisenbahnverhältnisse im Herzogtum Braunschweig“ aus dem Jahre 1899 hingewiesen. In dieser Schrift sind die wesentlichen Kritikpunkte zusammengefaßt:

„Der direkte Schaden, den das ganze gewerbliche Leben und der Geschäftsverkehr unseres Landes durch unsere mangelhaften Eisenbahnverbindungen bereits erlitten hat, läßt sich in vollem Umfange gar nicht feststellen. Am empfindlichsten dürfte wohl der Mittelstand, und zwar sowohl in dem Kaufmanne als auch in dem Handwerker, geschädigt sein, da deren Absatzgebiet und deren Kundenkreis in dem Maße zusammengeschmolzen ist, als sich das Hinterland Braunschweigs durch die die Hauptstadt im Norden und im Süden umgehenden Linien verringerte und der Verkehr der Landestheile, wie auch der Nachbarstädte Hildesheim, Goslar, Wernigerode usw. mit der Stadt Braunschweig durch ungünstige Zugverbindungen erschwert wurde ... Wir sehen von der Aufzählung weiterer nachteiliger Folgen ab und beschränken uns darauf, die Tatsache anzuführen, daß in letzter Zeit nicht nur Vertreter größerer auswärtiger Häuser wegen der mangelhaften Verbindung fortgezogen

sind, sondern selbst angesehene und alte Braunschweiger Handelsfirmen ihren Sitz nach Hannover verlegt haben, wie sie vor der Handelskammer erklärten in erster Linie aus dem Grunde, weil sie in Hannover mehr im Mittelpunkt des Verkehrs stehen.“<sup>39)</sup>

Der Forderungskatalog der Handelskammer führte die neuralgischen Punkte auf:

1. Bessere Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz
  - durch Bau einer Schnellzugverbindung Braunschweig-Oebisfelde an die Strecke Berlin-Stendal-Hannover
  - und durch Ausbau der Strecke Gifhorn-Uelzen als Vollbahn an die Nord-Süd-Verbindung Hamburg-München. Für Braunschweig hatte besonders der Anschluß nach Hamburg, dem wichtigsten deutschen Ausfuhrhafen, besondere Bedeutung, führte doch die um 35 km kürzere Strecke zu einer nicht unerheblichen Frachtkostenersparnis für die Importe und Exporte braunschweigischer Industriebetriebe. 1914 wurde erstmals die Forderung erhoben, eine unmittelbare Schnellverbindung Hamburg-Braunschweig zu schaffen<sup>40)</sup>.
2. Bessere Verbindungen der Städte im Herzogtum Braunschweig im Bereich des Personen- wie des Güterverkehrs. Als Beispiel wurde auf die Verbindung Holzminden-Braunschweig verwiesen. Um vormittags, 9.20 Uhr, in der Landeshauptstadt einzutreffen, mußte der Bürger in Holzminden um 5.25 Uhr aufbrechen. Um Bier aus Braunschweiger Brauereien per Zug in den Harz zu bringen, brauchte die Sendung volle drei Tage auf einer direkten, nicht mehr als 45 km langen Strecke, „ungefähr die dreifache Zeit, in der die viel weiter abgelegenen Preußischen Städte Hannover und Magdeburg ihr Bier an den Harz heranbringen können und mindestens die dreifache Zeit, in der ein einfaches Frachtfuhrwerk die Last von Braunschweig aus an den Bestimmungsort bringen würde.“<sup>41)</sup>
3. Bessere und billigere Verbindungen mit der Reichshauptstadt Berlin und den übrigen großen Städten des Reiches. Die beiden Züge, die nach 13 Uhr die Hauptstadt in Richtung Braunschweig verließen, erschienen der Handelskammer als völlig inadäquat, der eine um 13.50 Uhr, weil er nur Wagen der I. und II. Klasse führte, also zu teuer war, der andere um 19.30 Uhr erreichte Braunschweig erst 0.57 Uhr<sup>42)</sup>.

#### 4. Verbesserung der Bahnhofssituation<sup>43)</sup>

- durch Bau eines Durchgangsbahnhofes. Der alte Bahnhof vereinigte die drei Hauptfehler, die beim Bahnhofsbau gemacht werden konnten:

Er liege an der falschen Stelle, nämlich im Süden statt im Norden der Stadt, er sei in der falschen Richtung, nämlich von Norden nach Süden, statt von Westen nach Osten, gebaut worden, und er zeige die Grundform, nämlich die Kopf- statt die Durchgangsform, so ein Eisenbahnexperte. Zwischen 1900 und 1913 wurde die Planung eines neuen Bahnhofes eingeleitet und ein Vertrag über den Bahnhofsneubau zwischen Frankfurter Straße und Eisenbütteler Weg geschlossen. Die Durchführung der Bauarbeiten wurde durch den 1. Weltkrieg verhindert<sup>44)</sup>.

In der Weimarer Republik wurden zunächst mit den Arbeiten zum Bau des Reichsbahnausbesserungswerkes und des Rangierbahnhofes begonnen; die Wirtschaftskrise zu Beginn der 30er Jahre unterbrach die Bauarbeiten erneut. 1934 wurde auf den Bau des Durchgangsbahnhofs verzichtet und stattdessen der Umbau des alten Kopfbahnhofes in Angriff genommen. Erst im Oktober 1960 konnte der neue Hauptbahnhof in Braunschweig in Betrieb genommen werden.

- durch Verbesserung des Güterverkehrs und der Güterabfertigung. Über viele Jahre, so klagte die Kammer, wurden nicht genügend Güterwagen vorgehalten, „so daß jeder zu beladende Wagen von Magdeburg angefordert werden muß“ – ein unhaltbarer Zustand.

#### 5. Bessere und billigere Zugverbindungen mit den Fremdenverkehrsarten im Harz.

Hier strebte die Kammer die Gleichbehandlung mit Magdeburg an, wo es in den Sommermonaten viele billige Zugverbindungen an Sonntagen gab.

Die Kritik an der preußischen Eisenbahnpolitik durchzog die Berichte der Handelskammer seit Mitte der 80er Jahre wie ein roter Faden, die Landesversammlung beschäftigte sich mehrfach mit Verbesserungsmöglichkeiten der Verkehrsanbindung. Eine grundlegende Verbesserung konnte jedoch nicht erreicht werden. Dieses Problem konnte auch in der Weimarer Republik nicht gelöst werden, so daß das Fazit des Kammerberichts 1891 für lange Jahre Gültigkeit behalten sollte:

„Die Stockungen, welche hie und da eintreten, führten zum Nachdenken: der Erfolg war, daß man sich gerade in diesem Jahr recht eigentlich bewußt geworden ist, von welcher elementarer Bedeutung die Verkehrsfragen für unsere künftige Entwicklung geworden sind oder werden müssen. Bessere, raschere Eisenbahnanschlüsse, Ausbau von Zweigbahnen, der Anschluß an den Rhein-Weser-Elbekanal – da liegt unsere ganze Zukunft.“<sup>45)</sup>

#### 5. Zusammenfassung

Es waren nicht die globalen Ziele preußischer Eisenbahnpolitik, ein staatliches Verkehrssystem als Lebensnerv der Wirtschaft im Frieden und der Verteidigung im Kriege gut behütet vor Bedrohung durch eventuelle Streiks zu schaffen, die in Braunschweig kritisiert wurden, sondern die regional-wirtschaftlichen Implikationen der preußischen Linienpolitik. Von ihr profitierten die Nachbarstädte und -provinzen Hannover und Magdeburg, Braunschweig aber geriet aufs Abstellgleis.

Partikuläre braunschweigische Interessen konnten sich gegenüber preußischen nicht behaupten, nicht zuletzt auch deshalb, weil die braunschweigischen Unternehmen aufgrund ihrer Struktur, Größe und Bedeutung weder im Kaiserreich noch in der Weimarer Republik in der wirtschaftlichen Interessenvertretung auf Reichsebene über keinen nennenswerten Einfluß verfügten. Unter den 100 größten deutschen Betrieben tauchte erstmals 1927 ein (zum größten Teil) braunschweigisches Werk, die Miag, auf.

Die Versuche Braunschweigs, die Wettbewerbsnachteile durch Privatbahnen intraregional zwischen 1890 und 1914 auszugleichen, zudem ihre Exportanstrengungen durch weitere Spezialisierung der Produktionspalette zu fördern, gaben zwar erhebliche Wachstumsimpulse, reichten aber nicht aus, den Anschluß an die führenden Regionen zu halten, bzw. den Abstand zu verringern. Die Eisenbahnpolitik war für die Zeitgenossen ein ganz wesentlicher, wenn nicht der gewichtigste Faktor zur Erklärung des geringeren Wirtschaftswachstums im Lande.

Auch aus heutiger Sicht, im Zeitalter der Diskussion um die IC-Streckenführung im Ost-West- und im Südwest-Nordost-Verkehr, muß die Bedeutung von Verkehrsverbindungen als bedeutsamer Standortfak-



tor nachdrücklich unterstrichen werden. Auch wenn wir den Stellenwert dieses Faktors im komplexen Beziehungsgeflecht der übrigen Strukturelemente für die Phase 1896–1929 nicht genau quantifizieren können, so ist der wirtschaftliche Standortnachteil unverkennbar. Dazu kommt – damals wie heute – ein unübersehbarer psychologischer Flurschaden.

### Anmerkungen:

Dieser Aufsatz entstand aus einem Vortrag, den ich im Rahmen der Ausstellung des Braunschweigischen Landesmuseums „150 Jahre erste deutsche Staatseisenbahn“ 1989 gehalten habe.

<sup>1</sup> Vgl. dazu H. A. Winkler (Hrsg.), *Organisierter Kapitalismus*, Göttingen 1974.

<sup>2</sup> Sehr materialreich sind die ältesten Darstellungen von R. Bettgenhäuser, *Die Industrien des Herzogtums Braunschweig*, Braunschweig 1899, G. Kanzow, *Grundzüge der braunschweigischen Industrie Hannover 1928* und W. Kratzsch, *Die industrielle Entwicklung der Stadt Braunschweig*, Wiso Diss. Frankfurt/M. 1925.

<sup>3</sup> Vgl. dazu die Literaturangaben bei B. Pollmann, *Zum Verhältnis von Staat und Wirtschaft in Braunschweig*, in: W. Pöls, K. E. Pollmann (Hrsg.), *Moderne Braunschweigische Geschichte*, Hildesheim 1982, S. 175 ff.

<sup>4</sup> Insbesondere „Die Eisenbahnverhältnisse im Herzogtum Braunschweig“. Denkschrift dem Kgl. Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingereicht von der Handelskammer für das Herzogtum Braunschweig, Braunschweig 1899.

<sup>5</sup> Vgl. z. B. 45. Sitzungsbericht des 24. o. Landtages des Herzogtums Braunschweig vom 3. 2. 1899.

<sup>6</sup> K. H. Kaufhold, *Frühindustrialisierung im Herzogtum Braunschweig*. Ein Beitrag zum Problem der Industrialisierungsgeschichte und Landesgeschichte, NJB 48, 1976, S. 71–74, S. 72; vgl. auch die Darstellung bei G. Schildt, *Tagelöhner, Gesellen, Arbeiter*, Stuttgart 1986, S. 320 ff.; insbes. S. 333, und G. Stavenhagen, K. H. Schmidt, *Die Industrialisierung und ihre handwerksfördernden Kräfte in der 2. Hälfte des 19. Jhs.*, in: *Neues Archiv für Niedersachsen*, 19, 1970, S. 38–61 und 168–180.

<sup>7</sup> H. Theissen, *Die gewerbliche Entwicklung in Deutschland während der industriellen Revolution – vornehmlich im Herzogtum Braunschweig*, Berlin 1977 (Staatsexamensarbeit), S. 157.

<sup>8</sup> H. Schröder, W. Assmann, *Die Stadt Braunschweig*, Braunschweig 1841, vgl. dazu B. und K. E. Pollmann, *Braunschweig auf dem Wege zur modernen Industriestadt*, in: G. Spies (Hrsg.), *Brunswick 1031 – Braunschweig 1981*, Folgeband, Braunschweig 1981, S. 94.

<sup>9</sup> Kaufhold, in: a. a. O., S. 73.

<sup>10</sup> Theissen, a. a. O., S. 158, vgl. auch Schildt, a. a. O., S. 333, der feststellt: „Die Braunschweiger Industrialisierung vollzog sich in den 60er Jahren des 19. Jhs. Der Take off ist etwa auf das Jahr 1865 zu legen. Ein Leitsektor war die Eisenbahn, und zwar direkt durch die Eisenbahn-Werkstätte als größter Industriebetrieb, indirekt als Auftraggeber für Wagen- und Maschinenfabriken.“

<sup>11</sup> W. W. Rostow, *The process of economic growth*, Oxford 1960, S. 302 f. vgl. dazu auch B. R. Mitchell, *Eisenbahnbau und Wirtschaftswachstum im Vereinigten Königreich*, in: R. Braun u. a. (Hrsg.), *Industrielle Revolution*, Köln 1972, S. 356–374.

<sup>12</sup> H. J. Querfurth, *Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte*, in: R. Moderhack, *Braunschweigische Landesgeschichte im Überblick*, Braunschweig 1977, S. 206 f.

<sup>13</sup> *Siebenbrot*, a. a. O.

<sup>14</sup> *Eisenbahnverhältnisse ... a. a. O.*, S. 13.

<sup>15</sup> Ebd.

<sup>16</sup> Ebd.

<sup>17</sup> A. a. O., S. 14.

<sup>18</sup> *Eisenbahnverhältnisse ... a. a. O.* In seiner Autobiographie gab der damalige braunschweigische Eisenbahnsassessor und spätere Reichstagsabgeordnete Karl Schrader folgende Darstellung der Motive und des Entscheidungsprozesses: „Die Braunschweigische Eisenbahn, die bis Holzminde ausgebaut war, war jetzt ein durchaus rentables Unternehmen, das in jeder Finanzperiode große Überschüsse brachte und gegen deren Leistungen und deren Beförderungspreise keinerlei Beschwerde geführt wurden. Allerdings waren ihre Verhältnisse in einer Beziehung geändert. Zur hannoverschen Eisenbahnverwaltung hatte sie in nahen, durch die geographische Lage herbeigeführten Verhältnissen gestanden; nach der Eroberung Hannovers durch Preußen und Einsetzung einer preussischen Staatseisenbahndirektion unter Leitung des Präsidenten Maybach hatte dies zwar aufgehört, aber beide Netze blieben aufeinander angewiesen. Neue Projekte, welche Konkurrenz zu bringen drohten, waren im Gange, namentlich der Bau einer Eisenbahn von Berlin über Lehrte, die eine zweite Berlin-Kölner-Verbindung hergestellt hätte ... Eine gewisse Verkehrsverteilung mußte also eintreten, freilich ernstliche Verluste hatte die Braunschweigische Bahn davon nicht zu befürchten. Aber der Generaldirektor von Amsberg hatte solche Befürchtungen oder äußerte sie wenigstens gegenüber dem Ministerium und veranlaßte dieses zu einem Antrage an die Landstände, die Eisenbahn an eine Privatgesellschaft zu verkaufen ... Die Landstände lehnten den Plan ab, weil sie gar keinen Grund einsahen, daß das Herzogtum ein gutes Unternehmen und den großen Einfluß, den dieses ihm auf die Wohlfahrt des Landes gab, veräußern sollte. Im Jahre 1870 wurde der Plan wieder aufgenommen und dadurch durchgesetzt, daß man für den Fall, daß das Herzogtum Eigentümerin der Bahn blieb, fürchtete, den Besitz an Preußen zu verlieren, besonders aber dadurch, daß ein großer Teil des bar zu zahlenden Kaufpreises zu einer Dotation der Kreise verwendet werden sollte. Dadurch wurden die sehr einflußreichen ländlichen Grundbesitzer gewonnen. Die Mitglieder der Direktion waren in ihren Ansichten geteilt gewesen. Mit dem Generaldirektor war einer der administrativen Dezernenten, Finanzrat Wolf und der Baurat Scheffler für den Verkauf, ich mit dem Finanzrat Kuntze stimmten gegen denselben.“ Vgl. Marie Lyschinska, Henriette Schrader-Breymann ..., Berlin, Leipzig 1922, Bd. 1, S. 513 f.

<sup>19</sup> Zu Bethel Strousberg, vgl. Fritz Stern, *Gold und Eisen*. Bismarck und sein Bankier Bleichröder, Frankfurt/M., Berlin, Wien 1977, S. 438 ff., dort auch weitere Literaturangaben. Im Nds. Staatsarchiv Wolfenbüttel befinden sich in den Akten auch Kaufofferten der Darmstädter Bank, der Diskontogesellschaft, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft (12 A Neu 7 a 3669).

<sup>20</sup> Vgl. dazu das Gutachten über die Offerte der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Bergisch-Märkischen Eisenbahndirektion wegen Ankaufs der hiesigen Eisenbahnen von Baurat Scheffler in: Nds. Staatsarchiv Wolfenbüttel a. a. O. In diesem Gutachten wird herausgestellt, daß sich das Herzogtum bei der Entscheidung über die Offerten nicht allein vom finanziellen Gesichtspunkt leiten ließe, sondern daß das „Verkaufsgeschäft die Garantie für eine dem Landeswohl entsprechende unabhängige, liberale und solide Verwaltung, für eine den

braunschweigischen Verkehrsinteressen zuvorkommende Eisenbahnpolitik hinsichtlich der Tarife, Fahrpläne, Bahnzüge und sonstigen Betriebseinrichtungen und endlich für eine dem inländischen Bedürfnisse entsprechende Erweiterung und Entwicklung der Eisenbahnanlage darbot.“

Aus diesem Grunde bleibt die Offerte von Dr. Strousberg, obwohl finanziell sehr attraktiv, unberücksichtigt.

<sup>21</sup> Eisenbahnverhältnisse ... a. a. O., S. 13.

<sup>22</sup> Vgl. dazu die Berichterstattung in den jeweiligen Jahresberichten der Handelskammer, insbesondere in den 80er Jahren, so z. B. Jgg. 1886–1889.

<sup>23</sup> Vgl. dazu Stern, a. a. O., S. 265 ff.: „Nach dem großen Ereignis unterstanden die Eisenbahnen weiterhin den einzelnen Staaten, deren jeder sein eigenes ausgezeichnetes System hatte; es war im allgemeinen ein Nebeneinander von staatlichen und privaten Linien. Für Bismarcks Plan gab es starke praktische Gründe ... Laskers Enthüllungen von 1873 über korrupte Praktiken im Eisenbahnwesen wurden, natürlich gegen seinen Willen, als Argument für staatliche Kontrolle ins Feld geführt, desgleichen die starke Baisse in Eisenbahnaktien nach dem großen Zusammenbruch ... Die sich lange hinziehende Auseinandersetzung zeigt aber doch die Grenzen von Bismarcks Macht auch auf einem Gebiet, der er größere Bedeutung zuschrieb. Verschiedentlich zurückgewiesen, erlangte Bismarck mit seiner Politik 1879 einen Teilerfolg.“

<sup>24</sup> Vgl. dazu ausführlich: Eisenbahnverhältnisse ... a. a. O., S. 15 ff.

<sup>25</sup> Zucker aus der Heimat. Eine Betrachtung der Entwicklung und des Erfolges deutscher, aber besonders braunschweigischer Zuckerrübenwirtschaft aus Anlaß des 10jährigen Bestehens der Braunschweiger Zucker AG. 0. O. 1968, E. Tacke, Aus den Anfängen der Rübenzuckererzeugung in Braunschweig, in: Neues Archiv für Niedersachsen 18 (1969), S. 63–68, R. Volkmann, 100 Jahre Aktienzuckerfabrik Twülpstedt 1983. Vgl. auch W. Löhr, Die Entwicklung und der Stand der Zuckerproduktion in Braunschweig. Diss. Würzburg 1921, Kanzow, a. a. O., S. 64 ff.

<sup>26</sup> H. Wöbeking, Der Feldgemüsebau der Kreise Braunschweig und Wolfenbüttel unter Berücksichtigung seiner geschichtlichen Entwicklung und verarbeitenden Industrie, Oldenburg 1939. Neunzig Jahre Daubert. 90 Jahre Braunschweiger Konserven o. O. 1949, H. Querner, 150 Jahre A. W. Querner 1814–1964, o. O. 1964, 100 Jahre Barnewitz Konserven, Wolfenbüttel 1973, 50 Jahre und Entwicklung der Konservenfabrik Busch-Barnewitz o. O. 1923.

<sup>27</sup> H. Tischert, 110 Jahre Luther Werke Luther und Jordan Braunschweig o. J. (1956), 100 Jahre Braunschweigische Maschinenbauanstalt 1953, 25 Jahre Amme, Giesecke, Konegen AG, Braunschweig 1895–1920, Braunschweig 1920, 1856–1956. 100 Jahre Wilke Werke AG Braunschweig, Braunschweig 1956. H. Büssing, Braunschweig, 1903–1913, Braunschweig 1913, E. Valentin, Heinrich Büssing und sein Werk, Braunschweig, o. J. (1927), A. Trapp, Eine Dorfschmiede war der Anfang. Heinrich Büssing und sein Werk, 1953. W. Treue, Heinrich Büssing, in: Nds. Lebensbilder, Bd. 3, 1957.

<sup>28</sup> Brunsviga Sonderheft 1936, Brunsviga Maschinenwerke, Braunschweig 1936, Grimme, Natalis und Co. Aktiengesellschaft 1871–1921. Grottrian-Steinweg, Pianofabrikanten, Braunschweig 1974, J. Erdmann, Vom Mechanicus Johann Christoph Voigtländer in Wien zur Voigtländer AG in Braunschweig 1962.

<sup>29</sup> R. Fürst, Verpackung, Gelobt, getadelt – unentbehrlich. Ein Jahrhundert Verpackungsindustrie, Düsseldorf, Wien 1973. Die Züchlers, Werden und Wachsen einer Dt. Industrie 1797–1937. Braunschweig 1937. 65. Geburtstag Fritz Züch-

ner 23. 05. 1973, Wolfsburg, Braunschweig 1973.

<sup>30</sup> Pollmann, Stadt und Wirtschaft ... in: a. a. O., dies., Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Braunschweig seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts in: Braunschweigs Jahrbuch Bd. 63, 1982, S. 94 ff.

<sup>31</sup> Vgl. dazu die Angaben in den Geschäftsberichten z. B. Amme/Giesecke/Konegen AG Braunschweig 1907–1920, Braunschweigische AG für Jute- und Flachsindustrie 1910–20, Braunschweigische Maschinenbauanstalt, Braunschweigische Privatbank AG, Feldschlößchen AG, Grimme/Natalis, Eisenbahnsignalbauanstalt M. Jüdel 1912–20, R. Karges/G. Hammer 1912–20, Optische Anstalt Voigtländer und Sohn AG, 1911–20, Dampfkessel- und Gasometerfabrik, vorm. Wilke und Co. und die Zeitungsberichterstattung in: Nds. Staatsarchiv Wolfenbüttel 2 Z.

<sup>32</sup> E. Achterberg, Braunschweigische Staatsbank, Braunschweig 1965.

<sup>33</sup> T. Müller, Bilanz zweier Jahrhunderte. Zur Geschichte des Bankhauses Gebr. Löbbecke u. Co., Braunschweig, Braunschweig 1961.

<sup>34</sup> 150 Jahre Bankhaus Seeliger o. O. 1945.

<sup>35</sup> Vgl. die Geschäftsberichte der genannten Unternehmen.

<sup>36</sup> Vgl. dazu besonders die ausgezeichnete Branchenberichterstattung in: Monatsschrift für Handel und Industrie, Amtliches Organ der Handelskammer für das Herzogtum Braunschweig, Jgg. 1896–1920.

Dazu auch B. Rother, Braunschweigs Arbeiterschaft 1890–1950, in: Braunschweigs Arbeiterschaft 1890–1950, Braunschweig 1988, S. 12 f.

<sup>37</sup> Vgl. dazu ausführlich Pollmann, Staat und Wirtschaft ... in: a. a. O.

<sup>38</sup> Vgl. dazu die ausgezeichnete Darstellung bei H. U. Ludewig, Das Herzogtum Braunschweig im ersten Weltkrieg, Braunschweig 1984.

<sup>39</sup> Eisenbahnverhältnisse ... a. a. O., S. 17 f., vgl. dazu auch Kanzow, a. a. O., S. 9.

<sup>40</sup> A. a. O., S. 31 ff.

<sup>41</sup> A. a. O., S. 28 f.

<sup>42</sup> A. a. O., S. 31 f.

<sup>43</sup> A. a. O., S. 38. Vgl. dazu auch Hauptbahnhof Braunschweig 1960. Hrsg. zur Eröffnung des neuen Braunschweiger Hauptbahnhofs am 1. 10. 1960 und B. Wischniakowsky, Der Wirtschaftsraum Groß-Braunschweig und seine Eisenbahnen in: Eisenbahntechnische Rundschau, Okt. 1960, S. 429–439, S. 436 ff.

<sup>44</sup> Eisenbahnverhältnisse ... a. a. O., S. 32 ff.

<sup>45</sup> Bericht der Handelskammer a. a. O., Jg. 1891, S. 262, gl. auch Jg. 1886, S. 167, vgl. Jg. 1892, S. 9 f.: „Es gibt vielleicht kein deutlicheres Anzeichen für die wachsende Mißstimmung, welche die wichtigsten Erwerbsklassen gegen die Staatsbahnverwaltung erfüllt, als die immer steigende Anteilnahme, die man allen Bestrebungen zur Schaffung anders gearteter Verkehrswege insonderheit der Binnenschiffahrtsstraßen, entgegenbringt, und Jg. 1896, S. 10 f.: „Im scharfen Gegensatz hierzu müssen wir uns über die Herzogtume Braunschweig seit Jahr und Tag geübte Eisenbahnpolitik Preußens aussprechen. Wir haben dieser im Lande weit verbreiteten Mißstimmung bereits in einer Vorstellung bei Herzoglichem Staatsministerium, der Braunschweigischen Landesversammlung und dem Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten Ausdruck gegeben, halten uns aber für verpflichtet, auch noch an dieser Stelle mit Entschiedenheit auszusprechen, daß es nicht in der Voraussetzung der braunschweigischen Bevölkerung gelegen hat, mit der preußischen Eisenbahnverwaltung eine die notwendigen Verkehrsbedürfnisse unseres Landes so wenig berücksichtigende Eisenbahnpolitik einzutauschen.“

Helmut Freise

## Karl Neuss (1888–1967)

Erinnerung an den Braunschweigischen Maler  
anlässlich seines 100. Geburtstages

Karl Neuss, ein unbekannter Maler. Auch so könnte die Überschrift lauten. Obwohl er sein ganzes Leben in Braunschweig zubrachte, abgesehen von Ausbildungsjahren und Reisezeiten, und obwohl er hier auch wirkte als Kunsterzieher und Maler, auch viele seiner Bildmotive aus dem Braunschweigischen und aus Niedersachsen stammen und schon von daher auf Interesse stoßen müßten, sind Karl Neuss und sein Schaffen selbst in Braunschweig kaum bekannt geworden, und nur im kleinen Kreis der in die Braunschweiger Kunstszene Eingeweihten dürfte sein Name noch etwas bedeuten.

Das hat viele Gründe. Zum einen war Karl Neuss ein stiller Mensch, der nicht viel Aufhebens von sich machte. So trat er nur selten mit seinen Werken an die Öffentlichkeit, die wenigen Ausstellungen, die ich ermitteln konnte, sind am Schluß aufgeführt. Zum anderen, was sicher noch bedeutungsvoller für das Nicht-Zustandekommen eines „Namens“ war: Neuss konnte sich von seinen Schöpfungen nicht trennen, und so verkaufte er höchst selten etwas; wenn er etwas weggab, dann verschenkte er dieses oder jenes Bild an Verwandte oder Freunde zu den entsprechenden festlichen Anlässen; hier ließ er auch schon einmal die Auswahl aus zwei oder drei Bildern vom Beschenkten selber treffen; allerdings handelte es sich immer um Bilder, von denen er sich leichter trennen konnte.

Auch ist der innere Zugang zu seinen Bildern nicht ganz leicht. Weder bedeuten sie etwas dem, der dem jeweils Modernsten anhängt, denn Karl Neuss gehörte keiner der zu seiner Zeit je modernen Kunstströmungen an, noch sagen sie etwas dem nur flüchtig Betrachtenden; ja der letztere mag sich wohl gleich wieder ganz von ihnen abwenden. Den meisten seiner Bilder ist nämlich eine Sprödigkeit und gewisse Schwere eigen; die Atmosphäre und Stimmung, die sie vermitteln, geht nicht leicht ein, manch einer mag sie auch gar nicht aufnehmen; denn auch auf den hel-

leren Bildern ist oft nur sehr wenig vom lichten Sommertag oder gar Frühlingserwachen zu spüren. Aber wer sich Zeit läßt und diese Bilder immer wieder einmal betrachtet, der wird feststellen, daß sich in ihnen der Maler, dieser eine Maler Karl Neuss, ausgedrückt hat, daß ihre Gestimmtheit in diesem Sinne authentisch und daher „einmalig“ ist, und er wird zugestehen müssen, daß auch so Landschaft interpretiert werden kann, wie Neuss es tat, daß man versuchen kann, auch so einmal, mit diesem Blick, mit dieser Art von Abstraktion Landschaften, Höfe, Brücken und Gebäude, Wege und Wasser, abgекnickte Blumen zu sehen.

Natürlich dürften nur wenige so viel Gelegenheit wie ich gehabt haben, Neuss'sche Bilder anzuschauen. Da in der elterlichen Wohnung Bilder von Karl Neuss hingen, sind wir Kinder gewissermaßen mit ihnen aufgewachsen. Sie wirken bis heute auf mich trotz des vielen „Draufsehens“ niemals langweilig; im Gegenteil: der Blick schärft sich langsam für ihre Eigentümlichkeiten. Daß ein Bild über viele Jahre hinweg seinen Reiz nicht verliert, das gelingt wohl nur einem Meister der Kunst.

Im Folgenden stelle ich also zur Erinnerung und zur Ehrung dieses Braunschweiger Malers Karl Neuss dar, was ich an Überlieferung, Erinnerung und Quellen zusammengetragen habe. Letztere sind am Schluß aufgeführt. Die Darstellung erhebt keinen Anspruch auf irgendeine Art von Vollständigkeit, allenfalls auf die Art subjektiver Wahrheit, die jedermann zusteht. Die Zahlen hinter Zitaten oder anderen Angaben beziehen sich auf die jeweilige Nummer im Literaturverzeichnis.

Karl Neuss wurde am 20. Februar 1888 in Braunschweig geboren. Sein Vater, ein Postsekretär, verstarb schon bald, so daß seine Mutter Lucie, eine geborene Koch, ihn allein aufziehen mußte; er hatte keine Geschwister. Leicht wird es ihr mit der damals wie üblich bescheidenen Witwenpension eines früh verstorbenen mittleren Beamten nicht gefallen sein. Schon als Knabe zeigte Karl Neuss Talent und einen starken Willen zur Zeichnung. Nachdem er die Berechtigung für den „Einjährig-freiwilligen Dienst“ beim Militär, d. h. also die sog. Mittlere Reife, an der Braunschweiger Gewerbeschule erlangt hatte, ging er auf die Kasseler Kunstakademie, die er von 1906 bis 1909 besuchte.

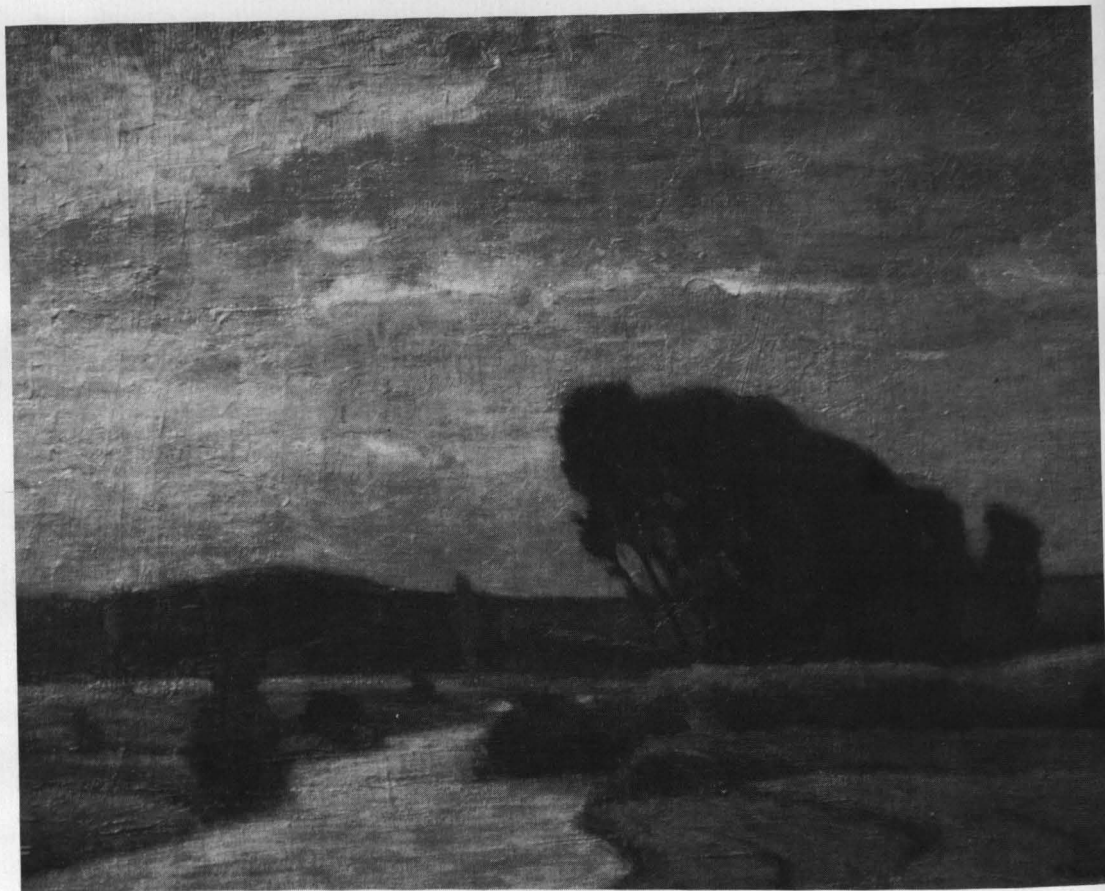


Abb. 1

Neuss kam an die Kasseler Akademie in einer Zeit des zumindest äußeren Umbruchs dortselbst. Louis Kolitz, der seit 1879 Direktor der Akademie war, hatte stetig an der Verbesserung der Ausbildung, vor allem der Straffung und Verlebendigung des Stoffes und der Methoden in den unteren Ausbildungsklassen gearbeitet, so daß schließlich die Akademie 1904 die Erlaubnis erhalten hatte, selbständig Zeichenlehrer nicht nur auszubilden, das war schon seit 1888 der Fall, sondern auch offiziell zu examinieren. Das hatte einen erheblichen Zuwachs an Studierenden zur Folge, so daß die Vergrößerung der Akademie-Räumlichkeiten dringend notwendig wurde. Das Bellevue-Schloß nebst einigen angrenzenden Gebäuden, in dem die Akademie untergebracht war, wurde zu klein, zu eng. Ein Neubau der gesamten Akademie

wurde fällig, im Juli 1908 wurde dieser fertiggestellt und eingeweiht.

Karl Neuss besuchte zunächst die Zeichenlehrerabteilung, – legte ja auch 1909 die Zeichenlehrerprüfung für höhere Lehranstalten ab –, dann die Malklasse. Seine Lehrer in der Malklasse waren einmal Louis Kolitz (1845–1914) selbst, der seinerseits ein Schüler der Düsseldorfer Akademie, insbesondere Oswald Achenbachs, war. Dann Karl Holzapfel (geb. 1865), der 1903 als Lehrer der Landschaftsmalerei in Kassel angestellt wurde; er war ebenfalls ein Schüler der Düsseldorfer Akademie. Am meisten beeinflusst haben dürfte Karl Neuss aber sein dritter Lehrer, Hans Licht (1876–1935), der ein Schüler Eugen Brachts (1842–1921) war; das gilt sowohl für die Motivwahl, als auch für die technische Seite der Malerei.



Abb. 2

Hans Licht war der Kasseler Akademie nur lose verbunden, leitete dort ein Schüler-Atelier; als offizieller Lehrer an der Kasseler Akademie wird er nicht erwähnt für den in Frage stehenden Zeitraum. Von diesen drei Lehrern Neuss' findet man gelegentlich auf Kunstauktionen noch Bilder von Hans Licht. –

In die Zeit seines Aufenthaltes in Kassel fallen Neuss' erste größere Wanderungen, auf denen er Landschaften und Motive aufnahm, hier durch Hessen und an die Ostsee.

Nach bestandenen Examen kehrte er 1909 nach Braunschweig zurück und leistete bis 1910 hier sein Freiwilligenjahr beim Militär ab. Im Wintersemester 1910/1911 nahm er an einem Turnlehrerkursus an der Universität Göttingen teil und absolvierte die Turnlehrerprüfung. Im Anschluß daran konnte er als sogenannter Hilfslehrer für Zeichnen und Sport an der

Gaußschule in Braunschweig angestellt werden; 1913 erfolgte dann dortselbst seine feste Anstellung als Lehrer, nachdem er noch an einem akademischen Spielleiterkursus im Sommer 1913 in Göttingen teilgenommen hatte. Er hat übrigens nur äußerst selten Sport unterrichten müssen. –

Den 1. Weltkrieg machte Neuss in seiner vollen Länge als Soldat mit, hörte aber auch in dieser Zeit nie auf zu zeichnen. Nach dem Weltkrieg war er dann wieder an der Gaußschule tätig, im Laufe der Jahre wurde er Oberlehrer, was er bis zu seiner Pensionierung 1953 blieb. Er blieb auch immer seinem Gauß-Gymnasium treu, auch wenn er 1935 vorübergehend für einige Zeit an die Hoffman-von-Fallersleben-Schule versetzt wurde.

Vor allem nach dem 1. Weltkrieg in den schlechten Jahren weilte er oft im Hause meines Großvaters





Abb. 3

während der Ferien. In dem Pfarrhause auf dem Lande, in dem kleinen Ort Heckelberg inmitten der Mark Brandenburg, konnte er einerseits seinen Landschaftsstudien nachgehen, andererseits war er dort gut versorgt, jedenfalls wohl besser als in der Stadt. Wie mein Vater sich erinnert, war ein häufiges Gesprächsthema zwischen Neuss und meinem Großvater die Frage, ob man selbst geschaffene Kunstwerke verkaufen solle. Angesichts erster Ausstellungen und Publikumsinteresse eine naheliegende Frage. Mein Großvater versuchte Neuss zum Verkauf seiner Bilder zu animieren; dieser aber konnte sich nur schwer von ihnen trennen, hatte es ja auch nicht unbedingt nötig, etwas zu veräußern; soweit war er ja als verbeamteter Lehrer materiell abgesichert.

Mitte der zwanziger Jahre heiratete Neuss seine Frau Grete, eine geborene Angres. Die Ehe blieb kinderlos.

Karl Neuss ist – auch ohne Auto – viel herumgekommen und hat viele deutsche Landschaften, aber auch einige europäische Länder, zuerst per pedes, später auch mit Bahn oder Schiff, bereist. Neben den schon erwähnten Reisen durch Hessen und an die Ostsee erwanderte er sich vor allem norddeutsche Landschaften: Pommern, Mecklenburg, die Insel Rügen, Brandenburg, Ostholstein und die Emslande und natürlich seine nähere Heimat im Niedersächsischen um Braunschweig herum. Aber auch das Wesertal, Thüringen, das Saaletal, der Harz, Bayern und mehrfach die Eifel waren Reiseziele. Holland be-



Abb. 4

suchte er öfters, er war in Schweden und Finnland, einmal auch in Italien, in Venedig und Chioggia. Diese Fahrt allerdings enttäuschte ihn vom Malerischen her. Das von so vielen Künstlern erstrebte Italien sagte ihm und seiner Malerei wenig zu, das helle Licht des Südens ließ sich nur schwer mit seiner Farbpalette in Einklang bringen.

Karl Neuss war ein stiller, zurückhaltender Mensch, schweigsam, spröde gar, auf manch einen sicher abweisend wirkend. Er brauchte immer lange, aufzutauen und mit einem anderen Menschen warm zu werden. So sagten ihm auch die aufdringlicheren Künste der Oper, der Musik überhaupt, und des Theaters wenig zu. Um so mehr lag ihm an der schönen Literatur, er war auf diesem Gebiet ein vielbelesener Mann, vor allem den Realisten des 19. Jahrhunderts galt seine Vorliebe, und hier besonders dem Au-

tor Wilhelm Raabe. Es war wohl kaum das manchmal Sentimentalische bei Raabe, was ihn anzog, vielmehr die hintergründige und leise vorgetragene, nichtsdestotrotz aber scharfe Kritik am kleinbürgerlichen Lebensstil. Das erklärt auch seine Vorliebe für Wilhelm Busch.

Neuss' zurückhaltendes Wesen ließ ihn auch nur selten an die Öffentlichkeit treten. Es mögen noch nicht einmal ein dutzend Ausstellungen gewesen sein, die ihm gewidmet waren oder an denen er beteiligt war; nicht gerade viel für ein langes Künstlerleben. Und auf diesen Ausstellungen hat er auch nur bestimmte ausgewählte Sachen gezeigt, fast nur Ölgemälde, hin und wieder einige Aquarelle. Dabei hat er sich auch durchaus mit anderen künstlerischen Techniken beschäftigt, mit Bleistift-, Kreide- und Rötzeichnungen, mit Radierungen, dem Linoleumschnitt





Abb. 5

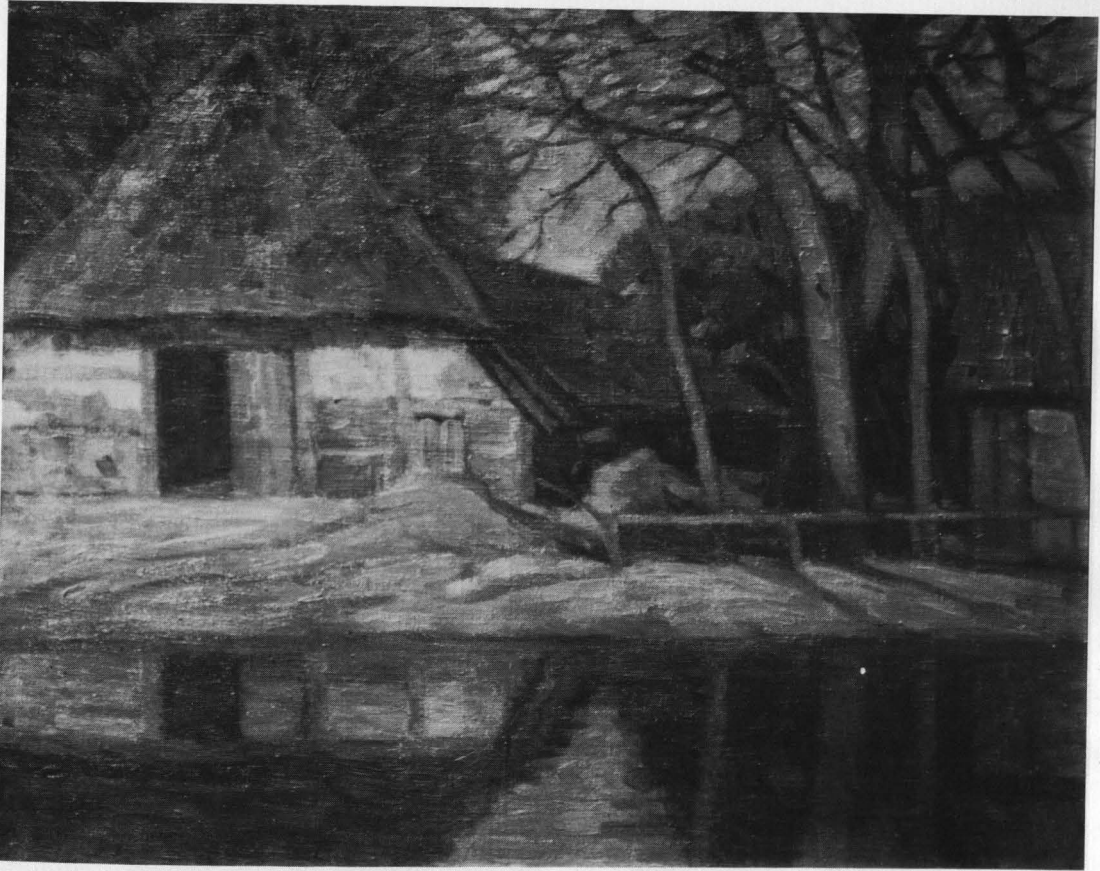


Abb. 6

und der Lithographie. „Seine Mappen bergen viele Hunderte von Blättern, Zeugnisse reifen Könnens, leidenschaftlichen Gestaltungswillens und eisernen Fleißes, der auch während des Krieges, unter den ungünstigsten äußeren Verhältnissen, nicht ruhte.“ (17)

Die Zeitungskritiken beschränken sich auch auf die Besprechung von Ölgemälden, wobei Neuss m. E. zu stark festgelegt wird als Maler niederdeutscher Landschaften. „Und das Werk ist so typisch niederdeutsch, so greifbar der Ebene verwachsen, so verwandt den Vorfahren am Niederrhein und wiederum so herbe, verschlossen und ernsthaft, daß die Wechselwirkung von Künstler und Schöpfung klar ersichtlich ist.“ (10) Ja, sein Werk gilt sogar als „... gewachsen aus der niederdeutschen Stammesart.“ (13) Zu-

rück geht diese Sicht der Neuss-Bilder auf einen Aufsatz von E. Sander, der in einigen Passagen, ja schon im Titel „Ein Kunder norddeutscher Landschaft“ die Nähe zur völkischen Diktion verrät. In diesem heißt es, bezogen auf das Werk von Neuss: „... findet sich jenes Gefühl mystischer Verbundenheit mit dem Heimatboden, jener beinahe religiöse Drang zur Scholle, die so bezeichnend gerade für den Niedersachsen sind.“ (18)

Ich kann mir nicht vorstellen, daß solche Phrasen Neuss und seinen Bildern viel geholfen haben. Was nützen einige durchaus zutreffende Beobachtungen, wenn sie in der Nähe solch präventiöser und grotesker Behauptungen stehen: „... daß reine Landschaft, Landschaft als solche, am klarsten in der norddeut-



Abb. 7

schen Tiefebene sich ausprägen.“ (18) Und: „Die norddeutsche Landschaft dagegen ist völlig unbarock, ist durchaus Wesen an sich, ist Selbstmacht, ist monumental.“ (18)

Im Folgenden möchte ich aus Artikeln über Ausstellungen in verschiedenen Jahren je kurze Passagen zitieren, die mir zutreffend erscheinen und die etwas über Motive und technische Gestaltung Neuss'scher Bilder sagen, bevor ich einige eigene Bemerkungen zur Ergänzung hinzufüge.

„Wer sich auf den Zusammenhang der Schulen versteht, mag sogar die Jüngerschaft Eugen Brachts erkennen, der noch lange nach seinem Tode durch mehr als eine Generation begabter und dankbarer Schüler weiterleben wird. Hier war es Hans Licht, der

des Meisters Lehre und Art weitergab und den jungen Neuss in seiner Vorliebe für die niederdeutsche Flachlandschaft mit ihren satten Luftstimmungen, ihren starken Farbentönen und ihren großen ruhigen Formen bestärkte.“ (Westermanns Monatshefte, 1922; 20)

„Die Motive sind denkbar schlicht, jedoch immer wesentlich, die Kompositionen einfach und klar gegliedert. Meist herrscht horizontale Linienführung vor, was einmal, stofflich, den Charakter der Ebene stark und eindringlich betont und den Bildern niederdeutsche Ruhe und Schwere gibt; dann aber, formal, den vertikalen Akzenten zu um so kräftigerer Wirkung verhilft, Schräglinien finden sich nur selten, sie haben niemals Selbstzweck, sondern dienen einzig



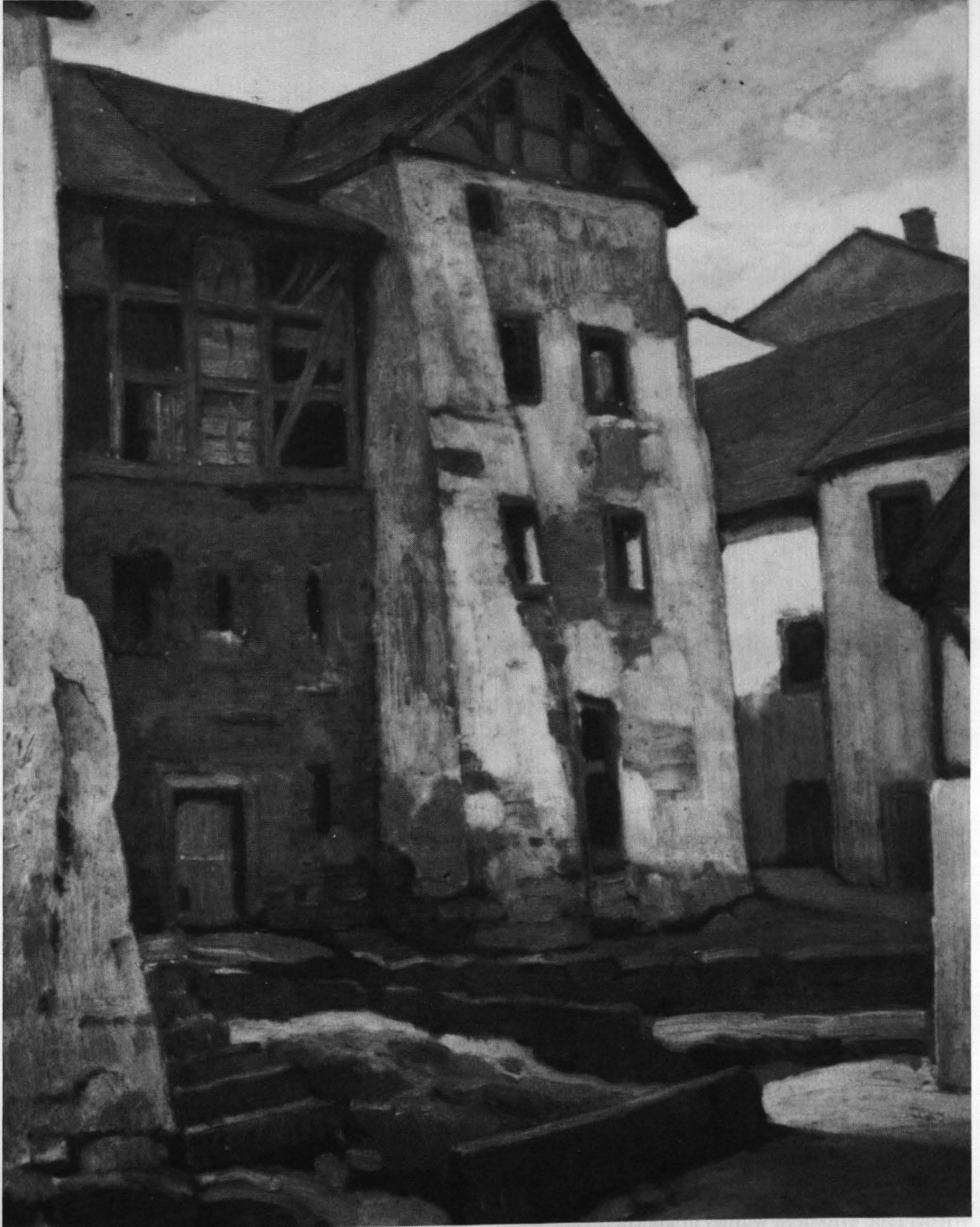


Abb. 8



Abb. 9

zur Festigung und Verdeutlichung der Gesamtkomposition. Die Farbgebung ist reich, stimmungsvoll, harmonisch gesättigt; die Gegensätze Licht und Schatten, durch deren Nebeneinander Neuss besonders schöne Wirkungen zu erzielen weiß, werden mittels klangverwandter Farbtöne sorgsam abgewogen.“ (Sander, 1922; 17)

„Damit die Landschaft in ihrer ganzen für uns Heutigen geltenden Kraft dargestellt werden kann, muß vieles von dem, was eine rein naturalistische Wiedergabe erfordern würde, in künstlerischer Absicht fortfallen, so vor allem die eigentliche Qualität des darzustellenden Stoffes. Das Wasser beispielsweise wird lediglich zur farbfangenden Fläche ...“ „Die Größe der Landschaft wird weniger in der Be-

wegung, dem Aufbau des Einzelnen gesehen, als in der Kraft der einheitlichen Farbendarbietung ganzer Flächen.“ (Sander, 1926; 18).

„... Oelskizzen, die die künstlerische Feinheit und Eigenart von Carl Neuss offenbaren. In ihnen hat er das Atmosphärische der Landschaft in zarten und aparten Farbtönen eingefangen.“ (Kupfer, 1938; 13) „Von seiner Malerei, die keine große Entwicklung durchlaufen hat, geht die Wirkung einer feinen, sympathischen Diskretion aus. Man hat den Eindruck, als lebten seine stillen Bilder nach innen.“ (Katalog des Bundes Bildender Künstler, 1967; 12)

„Seine Malerei blieb, was sie war: voll Intensität und Zurückhaltung ... Seine künstlerische Gestaltung schließt alles Überflüssige aus. Sie scheint in ei-

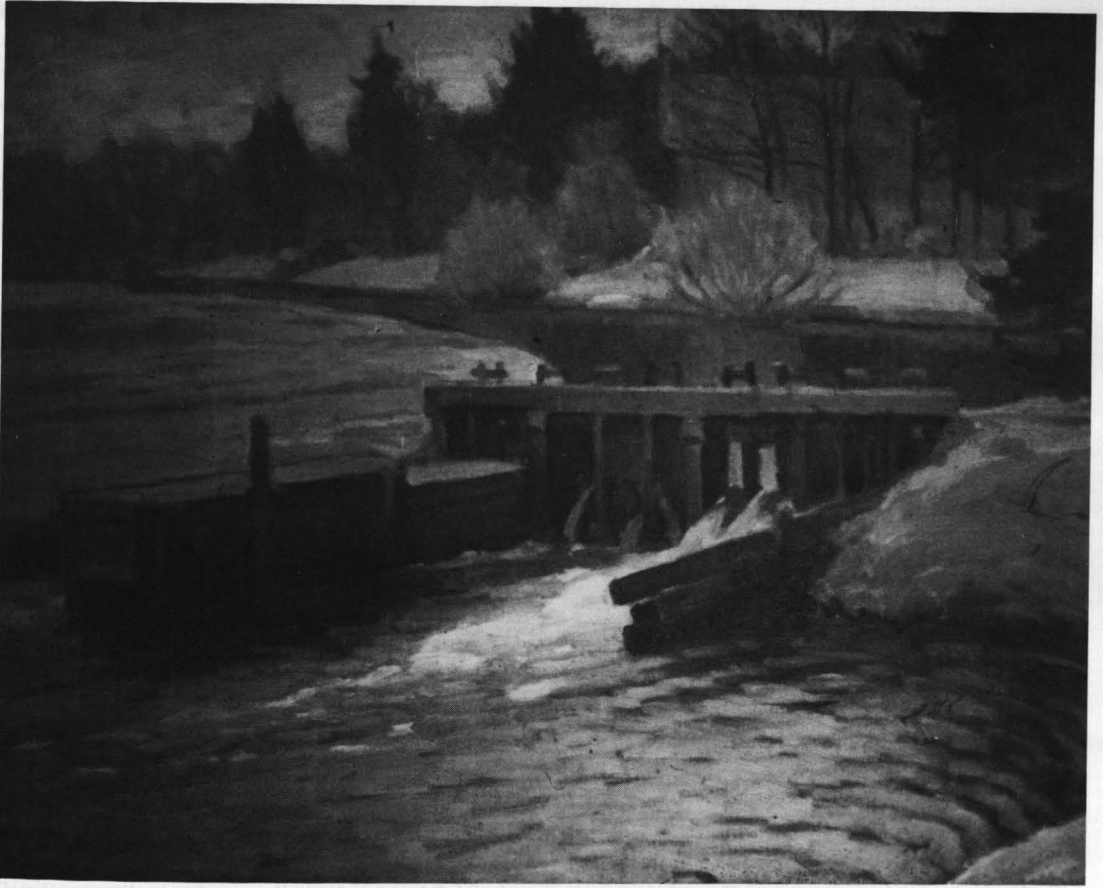


Abb. 10

ner sordinierten Form einige Mittel und Möglichkeiten der in den zwanziger Jahren auf gekommenen Neuen Sachlichkeit weiterzuführen. Doch Realismus und Impressionismus stehen in ihr in einem straffen Gleichgewicht.“ (Lufft, 1986; 14)

So weit Zitate. Es stimmt in der Tat, die Motive Neuss'scher Bilder sind meist sehr schlicht; es sind Landschaften bzw. Landschaftsausschnitte, fast immer unbelebt, d. h. ohne Figuren- oder Tierstaffage, Häuser und Gebäudeteile, der Abschnitt einer Dorfstraße, mal eine Brücke, mal ein sich dahinschlängelndes Flößchen, Bäume an einem Ufer, aber auch Blumen- und andere Stilleben. Hin und wieder stößt man aber auch auf Landschaften im großen Über-

blick, ja quasi aus der Vogelperspektive, von einem Berg ins weite Tal herabschauend.

Die Bilder sind durchweg nicht naturalistisch angelegt, sie abstrahieren die Landschaften auf ihre wesentlichen Strukturen, oft wird damit auch die Herausarbeitung einer Stimmung verbunden. Diese Stimmungen sind gewissermaßen gedämpft, es sind überwiegend nicht die heiteren (und besser verkäuflichen) und damit, meine ich, sind sie auch die realistischeren, dem Tatsächlichen verhafteteren. Denn das Moseltal z. B., das Neuss auch darstellte, liegt nun einmal im Laufe des Jahres viel weniger im Sonnenschein, als Tourismus und Weinseligkeit es uns vormachen wollen. Und Herbst und Winter kommt nun mal in unserem Lande eine lange Zeitspanne zu.





Abb. 11

Es gibt in Neuss' Bildern keine schroffen Wechsel von Licht und Schatten, oft scheint der letzte sogar zu fehlen. Es gibt auch keine krassen Farbgegensätze, die Palette ist je sorgfältig aufeinander abgestimmt, die Lokalfarben sind die bevorzugten Ausgangsfarben für Neuss. Insofern ist er weit weg von jedem Expressionismus. Was ihn vom Impressionismus trennt, trotz gelegentlicher Nähe, ist, daß ihn das Licht und seine Darstellung als solches fast gar nicht interessiert. Auch betont er oft zu sehr die Konturen. Wie nahe er manchmal impressionistischem Malen kommt, mögen die Bilder Abb. 1 und Abb. 2 zeigen. Im letzteren ist sogar die Farbtupfertechnik verwendet. Meist arbeitet Neuss ja mit breiterem Pinselstrich.

Andererseits zeigt sich in manchen Bildern eine Nähe zur abstrakten Malerei, jedenfalls wäre der Schritt zu dieser gar nicht sehr groß. Die Betonung der Flächigkeit ist dann so stark, daß man auf den Gedanken kommen könnte, daß die Zusammenstellung der Farbflächen nur zufällig auch ein realistisches Motiv wiedergibt. Das mag ein Bild, wie die Abb. 3 zeigt (Blick in das Kylltal), belegen in seiner stimmunglosen Kühle.

Die meisten Bilder von Neuss sind zwar von ihm signiert, manchmal nur auf der Rückseite, aber nicht bezeichnet, dies nur hin und wieder, und auch nicht datiert. Das älteste mir bekannte Bild ist ganz leicht mit Bleistift datiert worden und gibt das Jahr 1909 als Entstehungsjahr an. Es zeigt ein nur familienge-



schichtlich interessantes Motiv (Abb. 4), ist von kleinerem Format und mag eine Auftrags- oder Dankesarbeit sein. Jedenfalls belegt es, daß Neuss schon in seinem letzten Ausbildungsjahr ein fertiger Maler war, seinen Stil schon gefunden hatte. Die späteren Abweichungen von dieser Malweise sind nur geringfügig und vorübergehend.

Die anderen Abbildungen zeigen z. T. für den norddeutschen Raum typische Motive (Abb. 5, 6 u. 7). Abb. 8 dürfte eher für Hessen typisch sein. Wer hätte gedacht, daß sich unter Neuss-Bildern auch ein winterliches Hinterhofmotiv befindet (Abb. 9)? Dieses und die beiden letzten Bilder (Abb. 10 u. 11) könnten Motive aus Braunschweig und seiner Umgebung sein. Die beiden letzten sind typisch für ein von Neuss bevorzugtes Motiv: Brücken. Der „Brücken-Neuss“, wie er einmal genannt wurde, hat sie in vielfältigen Varianten immer wieder auf die Leinwand gebannt.

Zum Schluß sei noch etwas mehr Persönliches erlaubt. Als Kind und Jugendlicher habe ich Karl Neuss mehrfach gesehen. Das kam so: Wir Kinder besuchten oft, zumal in den Ferien für längere Zeit, unsere in Braunschweig lebende Großtante, die für uns so etwas wie ein Großelternersatz war. Weilten wir nun eine Woche oder noch länger bei ihr, schickte sie uns zu einem Anstandsbesuch zu Karl Neuss. Sie war eine Cousine von ihm und sogar die nächste noch lebende Verwandte von ihm, er also unser Onkel Karl Neuss. Obwohl sie nur drei Straßen weit voneinander weg wohnten, sahen sie sich nur selten, vielleicht einmal im Jahr zu irgendeinem Geburtstag. Der Grund dafür war, daß sie eine Verehrerin von ihm gewesen war und es ihm übel genommen hatte, daß er nicht sie geheiratet hatte. Wie dem auch immer war, wir Kinder wurden so gegen 10 Uhr morgens geschickt, den „Onkel Karl“ und „Tante Grete“ zu besuchen. So unangenehm war das gar nicht, denn die beiden standen erst später auf, später jedenfalls, als meine Tante für möglich hielt, so daß also der Frühstückstisch noch nicht abgedeckt war, wenn wir kamen. Und so wurde uns richtiger Kaffee offeriert, den wir sonst nicht bekamen, und natürlich noch was dazu. Dann wurden wir ausgefragt über dieses und jenes aus der Familie, aber auch z. B. nach rheinländischen Witzen! Das Rheinländische galt irgendwie als etwas Exotisches. Frau Neuss wußte allerdings auch gut zu reden, während

er, der Onkel Karl, meist schwieg; hin und wieder lächelte er, noch seltener streute er kurze Bemerkungen ins Gespräch. In meiner Erinnerung sehe ich ihn vor allem in einem hohen Sessel am Fenster, eine Zeitung lesend. Die Wohnung machte zunächst durch den fensterlosen Flur einen düsteren Eindruck auf uns, das Wohnzimmer auch einen etwas fremden, alttümlichen, was schlicht an den guten(!) alten Möbeln lag. Meines Wissens malte Karl Neuss zu diesen Zeiten nicht mehr, er unterhielt sich mit uns Kindern auch nicht über Kunst. Nur einmal, ich war wohl so 14 Jahre alt, forderte er mich auf, ihm in ein an das Wohnzimmer angrenzendes Zimmer zu folgen, das seine Malsachen und Bilder enthielt. Er zeigte mir hier drei eigene Bilder mit verschiedenen Motiven und fragte mich, was ich davon hielte. Er wollte wohl mal testen, ob ich schon irgendein Kunstverständnis entwickelt hatte. Leider war das nicht der Fall; das Gespräch war schnell beendet. Im Wohnzimmer hing übrigens über dem Buffet ein großes Neuss-Gemälde, aber keine Landschaft, sondern ein Blumenstilleben!

Karl Neuss starb im Frühjahr 1967, seine Frau überlebte ihn nur um wenige Stunden. Dem Nachlaß ging es zunächst, wie es den Werken Neuss' auch schon zu seinen Lebzeiten gegangen war: Es wurde ihm nicht gerade viel Interesse gewidmet. Nachdem er einige Jahre verschwunden war, soll er ja vor kurzem von einem Privatmann wieder entdeckt worden sein; auch wurde den privaten Sammlern die Möglichkeit eröffnet, Bilder von Karl Neuss zu erwerben.

**Ermittelte Ausstellungen mit Werken von Karl Neuss**

1. Wahrscheinlich vor 1922 in Hannover (siehe Nr. 17)
2. Dezember 1928, Städtisches Museum Braunschweig. Oelbilder und Radierungen. Gemeinschaftsausstellung zusammen mit Robert Neumann.
3. Oktober 1935, Städtisches Museum Braunschweig (Lichthof). 30 Oelgemälde und 3 Aquarelle.
4. März 1938, Städtisches Museum Braunschweig. Oelbilder, -skizzen und Aquarelle.
5. April 1948, Kulturstadt der Stadt Braunschweig. Kollektivausstellung mehrerer Künstler.
6. Februar/März 1958, Städtisches Museum Braunschweig. Ausstellung zum 70. Geburtstag von Karl Neuss.
7. Juli 1963, Ausstellung in der Galerie Fahrig anlässlich des 75. Geburtstages von Karl Neuss.
8. Dezember 1967. Kleine Gedächtnisausstellung vom Bund Bildender Künstler im Städtischen Museum Braunschweig nach dem Tode von Karl Neuss.
9. September 1985. Ausstellung in der Galerie Jeschke: „Alte und neue Ansichten Braunschweigs“. Karl Neuss ist mit 2 Bildern vertreten.
10. Dezember 1986/Januar 1987. Verkaufsausstellung in der Galerie S. B. Tautz. Oelgemälde, Zeichnungen und Aquarelle aus dem wieder aufgetauchten Nachlaß.
6. Braunschweigische Landeszeitung, 6. 4. 1936, Kurze Notiz über 25jähriges Dienstjubiläum.
7. Der Türmer, 40/1, 1938. Eine Abbildung.
8. Fünfter Jahresbericht der Gaußschule Braunschweig. Braunschweig 1914.
9. Jordan, Robert: Gandersheims heller Mund. Streifzüge durch das Braunschweiger Kunstleben (166). In: Braunschweigische Landeszeitung, 21. 11. 1942. (1 Abb.).
10. Jordan, Robert: Karl Neuss. Gemäldeausstellung im Städtischen Museum. In: Braunschweigische Landeszeitung, 17. 3. 1935. (1 Abb.).
11. Jordan, Robert: Karl Neuss: Kleinwerft. Streifzüge durch das Braunschweiger Kunstleben (150). In: Braunschweigische Landeszeitung, 20. 6. 1942.
12. Katalog des Bundes Bildender Künstler, Braunschweig 1967. (Notiz über Karl Neuss).
13. Kupfer, Erika: Carl Neuss stellt aus, in: BTZ (= Braunschweiger Tageszeitung?), März 1938.
14. Lufft, Peter: Der Maler Karl Neuß. Text zur Ausstellung der Galerie Tautz 1986/87.
15. Roj (= Robert Jordan?): Da war einer, den er kannte in: Braunschweiger Zeitung, 15./16. 2. 1958. (Mit einem Fotoporträt von Karl Neuss).
16. Sack, Friedrich: Robert Neumann und Karl Neuß. Ausstellung im Städtischen Museum, in: Braunschweigische Landeszeitung, 7. 12. 1928.
17. Sander, Ernst: Braunschweigische Maler der Gegenwart. III. Karl Neuss, in: Braunschweigische Landeszeitung, 21. 10. 1922.
18. Sander, Ernst: Ein Künstler norddeutscher Landschaft, Betrachtungen über das Schaffen des Malers Karl Neuss, in: Niedersachsen, 31/I, 1926, S. 17–23, 26, 27, 32, 64. (Mit 14 Abb.).

**Zeitschriften- und Zeitungsartikel über Karl Neuss**

1. Allg. Ztg. f. d. L. H. (= Allgemeine Zeitung für die Lüneburger Heide?), 24. 2. 1958, Artikel: „Kunstmaler Karl Neuss 70 Jahre alt“.
2. Braunschweiger Zeitung, 20. 2. 1963, 1 Abb. mit kurzem Text im Feuilleton.
3. Braunschweiger Zeitung, 6. 12. 1967, kurze Notiz.
4. Braunschweiger Zeitung, 12. 12. 1967, 1 Abb. mit Unterzeilen
5. Braunschweiger Zeitung, 5. 9. 1985, Notiz über eine Ausstellung in der Galerie Jeschke.
19. Westermanns Monatshefte, 65. Jg. Bd. 130/Teil 2 (1921), S. 622 u. 1 Abb.
20. Westermanns Monatshefte, 66. Jg. Bd. 131/Teil 2 (1921/1922), S. 621 u. 1 Abb.
21. Westermanns Monatshefte, 67. Jg. Bd. 133/Teil 1 (1922), S. 310 u. 1 Abb.
22. Westermanns Monatshefte, 68. Jg. Bd. 135/Teil 2 (1923/1924), S. 515 u. 1 Abb.
23. Westermanns Monatshefte, 69. Jg. Bd. 137/Teil 1 u. 2 (1924/1925), S. 323 u. 1 Abb.
24. Westermanns Monatshefte, 71. Jg. (?) Bd. 141 (1926/1927), S. 228 u. 1 Abb.

**Künstlerlexika, in denen Karl Neuss verzeichnet ist**

- 25. Benezit.
- 26. Dresslers Kunsthandbuch 9/II (1930).
- 27. Thieme-Becker.
- 28. Vollmer.

**Sonstige benutzte Literatur**

- 29. Anwand, Oskar: Hans Licht, in: Moderne Kunst, 21, 1911, S. 272.
- 30. Casseler Maler des neunzehnten Jahrhunderts (1800–1880). Einleitung von Georg Gronau. Marburg o. J.
- 31. Jansa, F.: Deutsche bildende Künstler in Wort und Bild, Leipzig 1912.
- 32. Knackfuß, H.: Geschichte der Königlichen Kunstakademie zu Kassel, 2. Hälfte. Kassel 1908.
- 33. Schwarz-Weiß. Ein Buch der zeichnenden Kunst, hg. vom Verbands Deutscher Illustratoren, Berlin 1903.
- 34. Verschiedene Auktionskataloge der letzten Jahre (Bolland & Marotz, Döring, Henry, Schöninger, van Ham u. a.).

Hartmut Sühlig

## Die ältesten Braunschweiger Kalender – zur Kalenderarbeit des Magisters Andreas Günther

### I.

Julius Reißner gebührt das Verdienst, als erster den Blick auf den Beginn des Kalenderwesens in Braunschweig gelenkt zu haben<sup>1)</sup>. In seinem Aufsatz zur Geschichte der Braunschweiger Kalenderpublikationen, der eine anschauliche Übersicht über die Entwicklung der Kalenderherstellung in der Stadt Braunschweig von den ersten Anfängen im zweiten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts bis in das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts vermittelt, behandelt er zu Anfang zwei von ihm in der Stadtbibliothek Braunschweig „entdeckte“ Kalenderjahrgänge. Bei beiden Kalendern handelt es sich um Taschenkalender in Sedezformat, die den Titel „Allmanach“ tragen, eine im 17. Jahrhundert gängige Titelbezeichnung sowohl für die handlichen Sedezkalender als auch für die größeren Kalenderhefte in Quartformat.

Der ältere der beiden von Reißner zitierten Taschenkalender ist auf das Jahr 1612 gerichtet<sup>2)</sup>. Gedruckt lag er bereits zum Herbst des vorausgegangenen Jahres vor, damit er rechtzeitig zum Vertrieb und zum neuen Jahr in die Hand des Verbrauchers gelangen konnte, eine Praxis, die für alle Kalenderprodukte gleichermaßen galt. Vielfach geben genaue Monats- und Jahresangaben am Schluß der Kalender an, wann der Druck abgeschlossen wurde.

Zwischen dem ersten und dem zweiten Kalender, den Reißner ausfindig machen konnte, liegen 13 Jahre – der 30jährige Krieg dauerte bereits sieben Jahre. Er ist auf das Jahr 1625 „gestellt“<sup>3)</sup>.

Beide Kalender stammten aus der Feder ein und desselben Autors: „Mit fleiß Calculiret vnd/ gestellt durch/ M. Andream Guntherum Med. vnd Astr. zu/ Braunschweig.“, so lauten die näheren Angaben, das Impressum sozusagen, auf dem Titelblatt.

Mit dem Arzt und Astronomen Andreas Günther tritt der erste Braunschweiger Autor ins Licht der Öffentlichkeit, der mit dem Verfassen und Drucken der populären „Schreibkalender“ reüssieren wollte. Mit

seinem Wagemut etablierte er die Kalenderliteratur in Braunschweig und begründete die Geschichte des Kalenderwesens an diesem Ort. Das Unternehmen war keinesfalls konkurrenzlos, wenn man in Rechnung stellt, daß in zahlreichen Städten ringsum Kalender gedruckt wurden, die auch in Braunschweig ein Benutzer- und Lesepublikum finden wollten. Im nahegelegenen Wolfenbüttel hatte sich der als Astronom und Mathematiker tätige Johann Krabbe einen beachtlichen Ruf als Kalenderverfasser erworben. Martin Spangenberg und Johann Beck in Erfurt druckten seine Kalender<sup>4)</sup>. Zweifel an seinen Vorhersagen pariert er witzig, wenn er folgende Situation in seinem Kalender 1620 mitteilt: Zwei Kinder kommen in einen Laden und wollen einen Kalender kaufen. Da sagt das eine: „Aber nicht den von Krabbe, da stimmt meistens das Wetter nicht.“ Krabbe, der als Verkäufer hinter dem Ladentisch steht, entgegnet: „Mein liebes Kind, für die paar Pfennig, die du dafür bezahlen willst, kannst Du kein anderes Wetter verlangen. Geh und sag das Deiner Mutter. Wenn sie ordentliches Wetter haben will, so muß sie mehr Geld auf den Tisch legen!“<sup>5)</sup> In diesem Beispiel gelingt es einem bekannten Kalenderautor, die Gegner schachmatt zu setzen. In den umlaufenden Kalenderwitzen ziehen seine Berufsgenossen regelmäßig den kürzeren.

Weitere Kalender strömten aus Stettin ein, die von dem berühmten Arzt David Herlicius verfaßt wurden<sup>6)</sup>. Die von Johann und Heinrich Stern in Lüneburg gedruckten Kalender müssen ebenfalls berücksichtigt werden<sup>7)</sup>. Auf keinen Fall dürfen die massenhaften Produktionen aus Nürnberg vergessen werden<sup>8)</sup>. Kurze Zeit später kommt Goslar hinzu<sup>9)</sup>. In diesem Umfeld, das hier nur kurz skizziert werden kann, ist der Beginn des Braunschweiger Kalenderwesens zu betrachten.

Bemerkenswert ist, daß diese Tradition, seit der Mitte des 17. Jahrhunderts unter dem Stichwort „Meyerscher Kalender“ geläufig, durch die Jahrhunderte bis auf den heutigen Tag fortgeführt wurde<sup>10)</sup>. Nach dem II. Weltkrieg erschien 1948, nach einer fünfjährigen Pause, zum ersten Mal wieder der „Braunschweiger Kalender“<sup>11)</sup>.

Gedruckt wurde der erste Kalenderjahrgang von dem Ratsdrucker Andreas Duncker, der 1604 aus Magdeburg nach Braunschweig gekommen war. Wer

den Kalender verlegt hat, Günther oder Duncker, muß offen bleiben, da keine Dokumente vorliegen, die diese Frage zweifelsfrei klären können<sup>12)</sup>. Reißner spricht den Zusammenhang zwischen Autor, Verleger und Drucker ebenfalls an. Für Duncker als Herausgeber scheint seiner Meinung nach zu sprechen, daß dieser sich in seiner Kalenderwidmung bei den städtischen Behörden für seine Ernennung zum Rat-drucker und für andere vom Rat gewährte Privilegien bedankt. Gewöhnlich verfolgte die Widmung den Zweck, daß dadurch die Abnahme eines bestimmten Kalenderkontingents gesichert war: der Rat der Stadt und seine Institutionen als fester Kalenderabonnent<sup>13)</sup>. Sicher ist sich Reißner mit seiner Vermutung aber nicht, wenn er schreibt: „Zweifel an der Verlegerschaft des Duncker entstehen allerdings wieder, wenn Günther in dem von ihm bearbeiteten Prognosticon sagt, daß er Dies und Jenes in seinem ‚großen Prognosticon deutlicher vnd mit fleis ausführlicher tractiren‘ werde.“<sup>14)</sup> Wahrscheinlich spricht Günther hier von sich als Kalenderverfasser und nicht als Verleger. Interessant ist, was Reißner im unmittelbaren Anschluß hieran schreibt: „Diese Angabe läßt darauf schließen, daß neben dem kleinen Almanach auch ein größerer, vielleicht unter der Bezeichnung ‚Kalender‘, in Quart erschienen ist, wie dieses vielfach üblich war.“<sup>15)</sup>

Seine Vermutung kann heute bestätigt werden. Tatsächlich verfaßte Andreas Günther einen Kalender in Quart. Es ist ein „Alt vnd Newer/ Schreib Calendar“, der auch für das Jahr 1612 galt, so daß in diesem Jahr zwei unterschiedliche Formate erschienen. Er befindet sich im Stadtarchiv Hildesheim<sup>16)</sup>. Mit diesem Kalenderjahrgang liegt somit der älteste Braunschweiger Schreibkalender vor. Gedruckt wurde auch er von Andreas Duncker. Seine Analyse wird uns noch im weiteren Verlauf beschäftigen. Zu ergänzen ist, daß noch ein weiteres Exemplar des Taschenkaltenders von 1612 erhalten geblieben ist<sup>17)</sup>.

Günthers Tätigkeit als Kalenderverfasser ist damit aber keineswegs erschöpft. Er verfaßte außerdem einen „Alt vnd Newen/ Schreib Calendar“ auf das Jahr 1619: „Gedruckt zu Großlar bey Johann Vogt/ In Verlegung Andreae Crammen/ Buch=führers zu Braunschweig.“<sup>18)</sup> Dieser Kalenderjahrgang, der Günthers intensive Arbeit als Kalenderautor bestätigt, bedeutet den Anfang der Kalenderproduktion in

Goslar. Mit diesem Jahrgang liegt zugleich für die Kalendergeschichte Goslars der erste nachweisbare Kalender vor. Autor, Drucker und Verleger sind bei dieser Kalenderproduktion eindeutig unterschieden.

Daß Günther sich energisch um die Installation einer eigenen Druckerei in Braunschweig bemüht und auch selbst Kalender verlegt hat, konnte Reißner im Anschluß an Grotefend beweisen<sup>19)</sup>. Sein diesbezügliches Ersuchen an den Rat der Stadt Braunschweig wurde im Jahre 1621 oder 1622 zwar abgewiesen, die Information am Schluß der letzten Textseite des Taschenkaltenders 1625 aber besagt unmißverständlich, daß er seinen eigenen Kalender auch selbst gedruckt hat, „Braunschweig, Gedruckt vnd Verlegt in des Autoris Druckerey, vnd bey demselbē auch zu bekommen.“

Weitere Überlegungen zu Günthers Tätigkeit als Drucker und Verleger müssen Spekulationen bleiben, so lange nicht neue Dokumente ans Tageslicht kommen, die eindeutige Schlüsse zulassen.

Über den geistigen Horizont, die Besonderheit seiner Kalendariographie jedoch können sichere Auskünfte gegeben werden. Mußte Reißner noch feststellen: „Von Günthers Kalendern ist nur der hier beschriebene, in der Stadtbibliothek Braunschweig befindliche vorhanden.“, so können wir heute sagen, daß die Günthersche Kalenderarbeit durch drei weitere Jahrgänge – die beiden Taschen- und Schreibkalender in Sedez und Quart für 1612 und einen weiteren Schreibkalender in Quart für 1619 – gut dokumentiert ist.

## II.

Wenden wir uns der Struktur und dem Inhalt der Kalender zu. Der Gesamtumfang des Kalenderheftes auf das Jahr 1612 beträgt 92 Seiten, davon entfallen 32 auf das Kalendarium und 60 auf das angehängte „Prognosticon Astrophysicum“. Der auf die Länge („Longitude 32 gr. 36 min.“) und Breite („Latitude 52 gr. 34 min.“) der Stadt Braunschweig berechnete Kalender enthält auf der ersten Seite die astronomischen Angaben, die Konjunktionen der Fixsterne mit den sieben Planeten und Mondphasen. An dieser Stelle weist Günther auf das angehängte Prognosticon hin. Daran schließen sich drei Seiten Dedikation an. Zu Anfang derselben steht ein Neujahrswunsch: „Zu Ehren vnd günstigem Gefallen/ Wie auch Glück-

wünschung eines frölichen Newen Jahrs/ vnd Glücklicher Regierung.“ Mit der Aufnahme eines solchen Neujahrswunsches setzt Günther eine alte Tradition fort, die in nur wenigen Kalendern des 17. Jahrhunderts zu finden ist<sup>20</sup>). Gewidmet ist der Kalender „Den Ehrenvensten/ Achtbarn/ Hoch: vnd Wohlweisen Herren Bürgermeistern vnd Raht/ Auch verordneten Herren Cämmerern vnd Zehenmännern/ der Löblichen Stadt Braunschweig/ etc. Meinen großgünstigen Herren.“ Im Taschenkalender 1612 findet sich dieselbe Dedikation. Günther hat also seine beiden Kalenderausgaben dem Rat der Stadt Braunschweig und seinen Behörden gewidmet. Nach dieser Anrede folgt ein längerer Diskurs, in dem der Autor in groben Zügen die Grundlagen der Astrologie darlegt. Er beruft sich auf den jüdischen Geschichtsschreiber Josephus („1. Buch am 15.“). „Daß der Ertz Vater Abraham/ diese beyde Freye Künste/ Als nemlich die Arithmetica vnd Astrologiam allererst in Chaldeam gebraucht habe.“ Dann belegt er diesen Gedankengang, indem er Platon in bezug auf die „Arithmetica“ und die „Astrologia“, die „Artes Liberales“, zitiert. Von der Astrologie sagt er folgendes: „Die Astrologia aber ist eine hohe vnd grosse Gabe Gottes/ vnd eine solche Freye Kunst/ durch welche der Mensch nicht alleine seine Nativitet vnd GeburtsTag/ nach art vnnd weise der Alten erigiren vnd setzen/ Sondern auch was künfftig erfolgen soll/ Physicē vnd natürlicher weise: Wie auch in anderen fragen/ als Foundationen der Städte/ Häuser vnd dergleichen probaliter erweisen vnd erklären kan.“

Dann spricht Günther kurz von der gesellschaftlichen Stellung der Astrologen in Persien, wobei er sich auf Josephus beruft. In diesem Zusammenhang kommt er auf den „Newen erschienenen Stern/ einen weiten Weg biß gen Bethlehem“ zu sprechen, bricht aber seine Ausführungen ab<sup>21</sup>). Danach wendet er sich wieder direkt an den in der Einleitung angesprochenen Kreis von Amtsinhabern und fragt, was die „Astra in künfftig möchten anzeigen“. Er zieht den dänischen Astronomen Tycho Brahe (1546–1601) heran und gibt eine astrologische Ausdeutung der Konstellationen. Er prognostiziert: „Dahero kann ich dann Physicē vnd natürlicher weise schliessen/ daß sich im künfftigen Jahre/ Wo fern es der Allmechtige Gott gnediglich nicht verhüten werde/ Wunderliche vnd seltzame Händel zutragen möchten.“

Nach dieser allgemeinen und kaum zu widerlegenden Vorhersage wendet er sich noch einmal an die „lieben Herren“, denen er seine Arbeit „dedicirt vnd offerirt“: „Vnd weil bey allen/ so in Mathesi etwas geschrieben/ Je vnd allewege im gebrauch gewesen/ daß sie auff einen gewissen Ort/ in welchem sie geboren seyn/ oder welchen sie sonsten für andern geliebet/ gesehen haben: Als habe Ich diese Stadt sonderlich für andere angesehen. Sintemahl Ich von Jugend auff darine fast auffgezogen. Derowegē dieses mein Werck/ auff dieser löblichen vñ weltberühmten Stadt Braunschweig Himmels Poli Höhe calculiret vnd gerichtet.“

Zum Abschluß empfiehlt er allen Gottes Segen, der sie Beschützen möge. Angesprochen werden Regierung, christliche Kirchen, Polizei und Schulen. „Auch diese Löbliche Stadt/ nach dē sie so lange Vnglück gelitten/ in Gnaden angesehen vnd darauff eretten. Datum Braunschweig am Abendt S. Johannis Baptistae, Anno 1611.“ Schlußformel und Name des Autors beenden diesen Teil.

Es folgen die Zeichen der sieben Planeten, die zwölf himmlischen Zeichen und die „Zeichen der Erwehlung“. Ein darunter stehendes „Nota Bene“ erläutert noch einmal, wann die verschiedenen Verrichtungen und Vorhaben am günstigsten auszuführen sind. Er zitiert den Artzt Galen (130–199) („Galenus lib. 3. de Crisibus“). Das Kalendarium umfaßt pro Monat zwei Seiten, wobei die linke Seite in fünf Spalten aufgeteilt ist. Die ersten beiden sind den Daten des alten Kalenders gewidmet, Tage und Heiligennamen, dann folgen zwei Rubriken mit astrologischen Zeichen für jeden Tag, die „Erwehlung“. Die letzte Rubrik enthält den „Himmels Lauff“ in Form von Monatsfiguren. Auf der rechten Seite sind zwei Drittel der Fläche für den Schreibeil reserviert. Wegen dieses Notizteils zum Eintrag für individuelle Daten heißt diese Kalendergattung „Schreibkalender“. Sie ist die am häufigsten verbreitete im 17. Jahrhundert. Am linken Rand befinden sich drei Spalten mit Ziffern und Namen. Am Schluß des Kalenderteils folgt ein Epigramm auf Andreas Günther, das eine Druckseite umfaßt. Es stammt von dem Vikar der Kathedrale zu Bardowiek Jacob Rikander zu Lüneburg („Jacobus Rikander Lunaeburg. Ecclesiae Cathedralis Bardevicensis Vicarius, E. F.“). Danach folgt eine weitere Seite in lateinischer Sprache: „Odes secundae



Epodon Horatii: Beatus ille qui procul negotiis & c. Parodia.“, deren Autor „M. Jacobus Everhardi Pецельсheimensis Vaestph. Scholae Cellensis, Conrec-tor.“ ist.

Vergleicht man den „Schreib Calender“ 1612 mit dem „Allmanach“ für dasselbe Jahr, so kann man eine klare Übereinstimmung im Aufbau und Inhalt feststellen. Dedikation, astronomisch-astrologische Daten, Planeten- und himmlische Zeichen, Epi-gramm von Rikander, alle diese Angaben und Daten sind in beiden Kalendern identisch. Verkürzungen er-geben sich aus dem geringer zur Verfügung stehenden Raum im Taschenkalender. Verknappt ist auch das Prognosticon ausgefallen, so daß Günther verspre-chen kann, in seinem Quartkalender ausführlicher darbieten zu können. Er hält sein Versprechen. Da das „Prognosticon Astrophysicum“ auch separat er-standen werden konnte, erhält es wie das Kalen-darium Titelblatt, Dedikation und Neujahrswunsch. Den zentralen Inhalt bildet die astrologische Darstel-lung der vier Jahreszeiten mit einer vorangestellten Himmelsfigur. Zu den einzelnen Jahreszeiten folgt dann die astrologische Ausdeutung der entsprechen-den Monate. Das fünfte Kapitel beinhaltet Prognosen über die eintretenden Mond- und Sonnenfinsternisse des betreffenden Jahres. Es schließen sich die Erklä-rungen der zwölf himmlischen Häuser an. Den Ab-schluß bildet eine Figur der zwölf himmlischen Häu-ser, damit der Kalenderbenutzer sich sein eigenes Ho-rooskop stellen kann. Eine „Erata Typographicae“ bil-det den Beschluß auf der letzten Seite.

Die genaue Darstellungsweise der Güntherschen astrologischen Prognostikation soll exemplarisch an dem Kalender 1619 verdeutlicht werden. Seine Ar-beitsweise hat er grundsätzlich beibehalten. Gewisse Verfeinerungen sind festzustellen.

Der Gesamtumfang beträgt 56 Seiten, verteilt auf 32 Seiten Kalenderteil und 24 Seiten „Prognosticon Astrologicum“, wie in diesem Jahrgang der Titel für den astrologischen Teil lautet. Den einzigen Textteil neben den bekannten Kalenderdaten bildet die fünf Seiten umfassende Dedikation, die nun „Dem Hoch-würdigen/ Durchleuchtigen/ Hochgebornen Fürsten und Herren/ Herren Christiano, Erweleten Bischoff zu Minden/ Herzogen zu Braunschweig vnd Lüne-burg“ gilt. In üblicher Manier empfiehlt er seinem „gnedigsten Fürsten und Herren“ als dem Förderer

und Beschützer der freien Künste seine Kalenderar-beit.

18 ½ Seiten von insgesamt 24 Seiten des Prognosti-cons, ein erstaunlich großer Anteil, wie er sonst in astrologischen Kalendern des 17. Jahrhunderts kaum anzutreffen ist, sind der Prognose und Darstellung der Witterung der vier Jahreszeiten und der zwölf Monate zugedacht. Lediglich 2 ¼ Seiten umfassen die Kapitel Finsternisse, „Vom Zustand der Menschen vnd dem Wachsthum“, ein astro-ökonomisches Ka-pitel. Der Darstellung des Wetters der Jahreszeiten ist jeweils eine astrologische Figur vorausgesetzt. In dem Kapitel der Wetterprognose „Von der Witte-rung“ wird jedesmal die entsprechende Jahreszeit all-gemein charakterisiert, danach folgt die Beschrei-bung der einzelnen Monate und anschließend die Pro-gnose. Günther hegt gewisse Zweifel an der präzisen Vorhersage des Wetters durch den „Astrologus“, wenn er konstatiert, daß das Gewitter „nicht gar so schnurreckt/ vnd sonderlich auff etliche Tage“ vor-ausgesagt werden kann, hält aber trotzdem diese Art der Wetterprognose für sehr nützlich. „Doch nach ge-dachter weise vnd vrsache des gemeinen Mans/ aller-meist vmb derer/ welche auff dem Lande wohnen/ den Acker bawen/ vnd die Küche nach Göttlicher Ord-nung uns vorbereiten müssen/ nach gar vhralter weise/ wie solches aus den Historienschreibern vnnnd Poeten zu ersehen/ wil ich noch notdurfft meldung von dem Gewitter thun.“

Zur Orientierung und praktischen Hilfe im tägli-chen Leben für den Laien und die Landbewohner sind die Wetterprognosen gedacht. Die „Göttliche Ord-nung“, das allgemein gültige und die Sozialordnung prägende Wertsystem, auf das Günther hier reflek-tiert, ist für den häuslichen Lebensbereich begründet in der Lehre vom ganzen Haus, die in der „Hausväter-literatur“ tradiert wurde<sup>22)</sup>.

Mit Günthers Kalenderpublikationen in der er-sten Hälfte des 17. Jahrhunderts liegen Exempel einer durchaus eigenständigen Kalendariographie vor. Es handelt sich um bewährte Gebrauchsliteratur im Sinne einer bestimmten Fachliteratur, die Orientie-rungshilfe geben will. Basis ist die astrologische Pro-phetie. Nach Struktur und Inhalt gehören die Ka-lender zur Kategorie der im 16. und 17. Jahrhundert massenhaft verbreiteten astrologischen Schreibka-lender.

Günther bewegt sich im Rahmen der üblichen astrologischen Prognose. Zum Verfahren der Darstellung gehört die Berufung auf die alten Autoren, welche zur Abstützung der eigenen Anschauungen zitiert werden. Günther macht nur bescheiden Gebrauch davon. Tychonus, Ptolomäus und ein Schreiben Melanchthons an den Mathematiker Johannes Schonerus werden beispielsweise zitiert, worin Melanchton, selbst Anhänger der Astrologie, mitteilt, daß „viel dinge können aus dem lauff des Gestirns angezeigt vnd offenbaret werden/ vnd notwendig zwar von des Leibes Gesundheit/ von Geschicklichkeit/ Verstande vnd zuneigung der Menschen/ von Reichtumb vnnd Sachen/ welche dem Menschen auff dieser Welt in diesem Leben begegnen sollen/ von verenderung der Regimetssachen bey Fürsten vnd Herren/ auch in den Städten/ vnd von dem Gewitter.“

Günther hält sich im Hinblick auf das Spektrum der Prophezeiungen der in diesem Zitat genannten Bereiche merklich zurück. Ihm kommt es in der Hauptsache darauf an, die Verschiedenartigkeit des Wetters zu beschreiben, so wie es sich auf Grund seiner astrologischen Überlegungen darstellt. Die Beschreibung der Zustände des Wetters nimmt daher den größten Raum ein. Gelegentlich werden auch andere Dinge prophezeit. Konsequent beibehalten wird folgendes Darstellungsprinzip: Die Beschreibung des Wetters, die Charakterisierung seiner Besonderheiten, Eigentümlichkeiten, Vorzüge und Nachteile bilden die erste Hälfte, die zweite umfaßt eine Deutung der menschlichen Verhältnisse. Die Prophezeiungen sind sehr allgemein gehalten und werden in keinem Falle durch historische Exempel abgesichert. Das eben Gesagte sei exemplarisch am Beispiel des Monats Januar aufgezeigt. Günther kennzeichnet die einzelnen Tage des Monats, beschreibt den Stand der Gestirne und sagt das Wetter voraus, und zwar für den 1., 5., 10., 13., 15., 19. und 27. dieses Monats. Aber nur für den letzten Tag trifft er eine Vorhersage, die sich auf menschliche Verhältnisse bezieht. „Es werden vmb diese Zeit viel händel/ welche zuvor genztlich verborgen gelegen/ sich wunderbarerlicher weise erfür thun/ vnnd wird manlicher verlassener Gott nicht genug haben zu dancken.“

Pro Monat werden im Durchschnitt zwei Prophezeiungen in der beschriebenen Weise gegeben. Manchmal enthalten die Monate auch nur Wetterpro-

gnosen. Der Landmann mit seinen Tätigkeiten wird mit in die Prognosen einbezogen, ökonomische Hinweise und Informationen zur Erledigung oder besseren Durchführung der Feldarbeit werden nicht geliefert. Hier muß erst die Aufklärung Abhilfe schaffen<sup>23</sup>).

Die letzten Kapitel des astrologischen Prognosticons, die Vorhersagen von kommenden Finsternissen und deren Bedeutung für die Menschen, von Krankheiten und Kriegen, fallen bei Günther – im Gegensatz zu vielen Astrologen des 17. Jahrhunderts – merklich zurückhaltend aus. Es ist allgemein von großen Verwirrungen und Spaltungen in allen Ständen die Rede. Krankheiten, „als Pestilenzische Fieber/ gefährlichen Durchlauff vnd dergleichen/ welches alles man aus der Himlischen Figur weiter kan erschen“, werden vorhergesagt. „Vom Zustand der Menschen“ teilt Günther nebenher mit, „daß Keyser/ Könige/ Churfürsten vnd Herren/ grosse Verfolgung werden müssen leiden/ vnd mancherley Wiederwertigkeit außstehen“. Handel und Verwaltung werden mit in den Kreis der Prophezeiungen einbezogen. „Den Mercurialibus wird jhre lust vnd liebe zu allerhand Seitenspiel/ vnd Kurtzweil/ wie sie wol vor diesem gehabt/ sehr pertubiret vnd weggenommen/ welches denn sonderlich manlichem Amptmann/ Secretario/ Amptschreibern/ Schössern und dergleichen/ weil Mercurius in der Wintersfigur im fünfften Himlischen hause gefunden wird/ begegnen.“

\*

Zusammenfassend kann man festhalten, daß der Magister Andreas Günther seriöse astrologische Kalenderarbeit im Stil der Zeit geleistet hat. Er gehört zu den Gebildeten und beherrscht sein Metier. Im Gegensatz zu seinem Zeitgenossen, dem Kalenderautor Paul Nagel aus Leipzig, der sich mit gewagten Vorhersagen vom baldigen Ende der Welt in Lebensgefahr brachte<sup>24</sup>), bleiben Günthers Prognosen zurückhaltend und bieten so keine Angriffspunkte, um gegen ihn einzuschreiten.

Die Kalenderautoren des 16. und 17. Jahrhunderts waren überwiegend Astronomen, Theologen, Mathematiker und Mediziner.

Freilich fanden die in den astrologischen Kalendern verbreiteten Prognosen nicht bei allen Zeitgenossen Glauben.

Der Widerstand gegen die abergläubischen Vorstellungen regte sich schon sehr früh. In „Spottpraktiken“, die nahezu zeitgleich mit der astrologischen Praktik aufkamen, wurden die astrologischen Prophezeiungen lächerlich gemacht<sup>25</sup>).

Autoren, die eine „christliche Astrologie“ vertraten, konnten am Prognoseteil festhalten. Erst die Spätaufklärung vertrieb die Astrologie aus den Kalendern<sup>26</sup>).

Auch der Kalenderwitz nahm sich der Ungenauigkeit der vorhergesagten Ereignisse an. Bald wurde vermerkt, daß einzelne Kalenderautoren voneinander abschrieben.

Die Auseinandersetzung um die astrologischen Kalender wurde von den Gebildeten mit wissenschaftlichen Argumenten geführt, aber das Bild blieb uneinheitlich. Im 17. Jahrhundert war das letzte Wort über die Glaubwürdigkeit der Astrologie noch längst nicht gesprochen. Ohne Zweifel stießen Kalender auf einen breiten Rezipientenkreis. Um der Langeweile und dem Überdruß am alten astrologischen Kalender zu entgehen, wurden bald neue Inhalte in die Kalender aufgenommen, die eine große Fülle neuer Kalenderkategorien begründeten. Belehrung und Unterhaltung, *docere et delectare*, dieses alte Prinzip wurde verwirklicht. Andreas Günther hat diese Tendenzen in seinen vorliegenden Kalendern nicht realisiert. Seine Kalender gehören zum Typus des aus zwei Teilen (Schreibteil plus Prognosticon) bestehenden astrologischen Schreibkalenders.

Wäre das einzige Urteil über Günthers Kalenderarbeit, er transportierte lediglich „abergläubischen Wust“<sup>27</sup>), so hätte man seine Arbeit sowie die kulturhistorische Bedeutung des Massenmediums Schreibkalender nicht verstanden.

**Anmerkungen:**

- <sup>1</sup> J. Reißner, Geschichte des Braunschweiger Kalenders. – In: Braunschweiger Kalender 1921, S. 28–32, (4 Abbildungen).
- <sup>2</sup> „Allmanach/ Auff das Jahr/ M. DC. XII.“  
„Durch M. Andream Guntherum Medicum/ & Astronomum.“  
Stadt Arch. Braunschweig, (Handbibliothek), Bibliothekssignatur: C 58 Nr. 1.
- <sup>3</sup> Alt vnd Newer Allmanach/ Auf das Jahr der/ Geburt JESU/ Christi/ M. DC. XXV. Stadt Arch. Braunschweig, (Handbibliothek), Bibliothekssignatur: C 58 Nr. 2.
- <sup>4</sup> Sieben Kalenderjahrgänge von 1600–1620 befinden sich in der Herzog-August-Bibliothek (HAB) Wolfenbüttel, Bibliothekssignaturen: Ne 47, Ne 227, Ne 228 sowie im Stadt Arch. Hildesheim, Bibliothekssignatur: VII A 82, 2. Band. – Neben seinen Schreibkalendern und astrologischen Prognostiken, von denen Jahrgänge aus den ersten beiden Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts vorliegen, erschienen von ihm im Zeitraum von 1591–1630 zahlreiche Schriften. – E. Zinner, Geschichte und Bibliographie der astronomischen Literatur in Deutschland zur Zeit der Renaissance. 2., unveränderte Auflage der Erstauflage von 1941 mit einem Nachtrag von 622 Nummern. Stuttgart 1964, verzeichnet 30 Arbeiten aus seinem astrologisch-astronomischem Arbeitsfeld, das überwiegend Vorhersagen, Kometenberichte und astronomische Schriften umfaßt. Gedruckt wurden sie in Magdeburg, Erfurt, Nürnberg, Wolfenbüttel und Frankfurt/M.
- <sup>5</sup> Krabbe, Johann: Alter und Newer/ Schreibkalender. Erfordt: Spangenberg, 1620. Stadt Arch. Hildesheim, Bibliothekssignatur: VII A 82, 2. Band.
- <sup>6</sup> Zu David Herlicius vgl. Kl. Matthäus, Zur Geschichte des Nürnberger Kalenderwesens. Die Entwicklung der in Nürnberg gedruckten Jahreskalender in Buchform. – In: Arch. f. Gesch. d. Buchwes. (AGB), Bd IX, Frankfurt/M. 1969, Sp. 1050–1051, (25 Abbildungen).
- <sup>7</sup> Stephanus Fuhrmann aus Frankfurt am Main verfaßte die Lüneburger Kalender, die von Johann und Heinrich Stern gedruckt wurden. Für die Jahre von 1650–1661 liegen sieben Jahrgänge vor. – Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel (HAB), Bibliothekssignaturen: Ne 387, Ne 388, Ne 389. – Zur Lüneburger Druckgeschichte s. C. Schilling, Die Sterne und die Lüneburger Presse. – In: Lüneburg und die Offizin der Sterne, T. 2., Lüneburg 1956.
- <sup>8</sup> s. Kl. Matthäus, a. a. O., Sp. 965–1396.
- <sup>9</sup> s. H. Sührig, Bereits seit 359 Jahren Kalenderherstellung in Goslar. – In: Goslarer Bergkalender 1978, S. 28–36, (4 Abbildungen).
- <sup>10</sup> Meyerscher Kalender insofern, als der Quedlinburger Johann Meyer, der als Autor auch noch für andere Kalender verantwortlich zeichnete, über viele Jahre den Braunschweiger Kalender für Christoff-Friedrich Zilliger verfaßte. Seinen Namen behielten die nachfolgenden Herausgebergenerationen bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts auf den Titelblättern bei. Andere Kalenderverleger druckten ebenfalls die Namen ihrer bekannten Autoren noch viele Jahre nach deren Ableben auf ihren Kalendern ab, so daß sich oftmals der Name des Autors als Titelbezeichnung halten konnte.
- <sup>11</sup> Kleuker, Dr. Ernst: Braunschweiger Kalender 1948. Braunschweig: „Druck und Verlag von Joh. Heinr. Meyer, Braunschweig.“, 1948. 80 Seiten.
- <sup>12</sup> Im Stadtarchiv Braunschweig befinden sich keine Archivalien über Andreas Günther. – Freundliche Mitteilung von Herrn Apel, Stadtarchiv Braunschweig, v. 5. 9. 1988. – Aussagen zu Günther stützen sich auf C. L. Grotefend, Geschichte der Buchdruckerkunst in den hannoverschen und braunschweiger Landen, Hannover 1840. – Darauf bezieht sich auch J. Reißner, a. a. O., S. 29.
- <sup>13</sup> Man lese bei Kl. Matthäus, a. a. O., Sp. 1049–1055, nach, mit welcher Hartnäckigkeit und welchem Verhandlungsgeschick sich David Herlicius mit dem Nürnberger Drucker Georg Leopold Fuhrmann wegen dem Rat der Stadt dedizierter Kalender auseinander setzte. Herlicius bekam schließlich sein Geld.
- <sup>14</sup> J. Reißner, a. a. O., S. 28.
- <sup>15</sup> J. Reißner, a. a. O., S. 28–29.
- <sup>16</sup> Günther, Andreas: Alt vnd Newer/ Schreib Kalender. Braunschweig: Andreas Duncker, 1612. Stadt Arch. Hildesheim, Bibliothekssignatur: VII A 82, 1. Band.
- <sup>17</sup> Günther, Andreas: Schreibkalender/ Auff das Jahr nach der Geburt Christi. Braunschweig: Andreas Duncker, 1612. Stadt Arch. Hildesheim, Bibliothekssignatur: VII A 48, III. Band.
- <sup>18</sup> Günther, Andreas: Alter vnd Newer/ Schreib Calen=/ der. „Goßlar: Johann Vogt. In Verlegung Andreae Crammen/ Buch=/ führers zu Braunschweig.“, 1619. Stadt Arch. Hildesheim, Bibliothekssignatur: VII A 106. – Zur frühen niedersächsischen Kalendergeschichte s. H. Sührig, Die Entwicklung der niedersächsischen Kalender im 17. Jahrhundert. – In: Arch. f. Gesch. d. Buchwes. (AGB), Bd. 20 (1979), Sp. 329–794; hier: Goslar: Andreas Günther, Sp. 454–459, (1 Abbildung).
- <sup>19</sup> J. Reißner, a. a. O., S. 28–29.
- <sup>20</sup> H. Sührig, „Eyn glückliches Newes Jahr.“ Die frühen gedruckten Kalender – Neujahrswünsche – eine Ergänzung. (Ms. 1988)
- <sup>21</sup> Günther spielt hier wahrscheinlich auf den am 3. Oktober 1604 erschienenen Kometen an, dem Johann Krabbe etliche Schriften gewidmet hat.
- <sup>22</sup> J. Hoffmann, Die „Hausväterliteratur“ und die „Predigten über den christlichen Hausstand“. Lehre vom Hause und Bildung für das häusliche Leben im 16., 17. und 18. Jahrhundert. Weinheim a. d. B. und Berlin 1959.
- <sup>23</sup> s. z. B. die berühmte Schrift von J. C. Hirzel, Die Wirtschaft eines philosophischen Bauers. Neue verm. Auflage. Zürich 1774. – H. O. Lichtenberg, Unterhaltsame Bauernaufklärung. Ein Kapitel Volksbildungsgeschichte. Tübingen 1970. (Volksleben 26.)
- <sup>24</sup> Nagel, Paul: Alter vnd Newer/ Schreib Kalender. Halle: Christoff Bißmarck, 1622. Stadt Arch. Hildesheim, Bibliothekssignatur: VII A 82, 3. Band.
- <sup>25</sup> Berühmtes Beispiel ist Johann Fischarts (1546–1590) Spottpraktik „Aller Practick Großmuotter“ (1572).
- <sup>26</sup> Für den Braunschweiger Kalender s. H. Sührig, Der Braunschweiger Volkskalender in der Zeit der Spätaufklärung. – In: Braunschweiger Jahrbuch, Bd 62 (1981), S. 87–112.
- <sup>27</sup> s. J. Reißner, a. a. O., S. 28.

Nicolaus Heutger

## Riddagshausen – Epochen der Klostergeschichte

Wir sind hier in zisterziensisch bestimmter Landschaft zusammengekommen\*), um die Epochen der Riddagshausener Klostergeschichte zu betrachten, wobei mir die neueste Geschichte, gewissermaßen die Nachgeschichte, besonders wichtig ist.

Patronin war, wie bei allen Zisterzen, die Jungfrau Maria, deren Statue uns vom Westportal grüßt. Diese Zisterze sollte eigentlich sogar Cella Sanctae Mariae, also Marienzell, heißen. Die Gründung fällt in das Jahr 1144. Gründer war ein Ministeriale Heinrichs des Löwen, Ludolf von Wenden. Der feierliche Einzug der Gründungsmannschaft, die aus Amelungsborn kam, ist für das Jahr 1145 bezeugt. Damals begannen zwölf Mönche unter der Führung des ersten Abtes Robert das strenge Leben in Riddagshausen nach den Grundworten *ora et labora*.

Bereits 1146 unterstützte Heinrich der Löwe die neue Gründung mit der Schenkung der Villa Riddagshausen. Und 1147 nahm Papst Eugen III., selbst ein Zisterzienser, Riddagshausen in seinen besonderen Schutz. 1150 kam der Schwabe Konrad auf den Abtstuhl. Konrad stand mit Heinrich dem Löwen gut. Der königgleiche Herzog machte ihn ziemlich gewaltsam zum Bischof von Lübeck. Die Sache kam als „schismatisch“ vor das in solchen Dingen verständnislose Generalkapitel des Zisterzienserordens. Aber Konrad bereute seine Fehler auf dem Generalkapitel 1165. Schließlich kam es zur Aussöhnung mit Papst Alexander III. (Canivez, Statuta I S. 74, GK 1165). 1198 gab es (Canivez, Statuta I S. 230, GK 1198, 44) großen Ärger, als ein Konverse von Riddagshausen dem Abt von Lehnin, der zum Generalkapitel unterwegs war, auf einer Riddagshausener Grangie, einem Wirtschaftshof, die gastliche Aufnahme verweigerte. Der Laienbruder wurde zum Mutterkloster, also nach Amelungsborn, zur Bestrafung geschickt. Der Abt von Kamp hatte die Prozedur zu überwachen.

Im gleichen Jahr 1198 nahm Otto IV. das Kloster in seinen Schutz. 1216 nannte dieser „Kaiser“ aus dem Welfenhaus Riddagshausen seine dilectissima ecclesia, seine liebste Kirche.

Im Jahre 1210 (Canivez, Statuta I S. 371, GK 1210, 11) gab es ein Zerwürfnis zwischen Amelungsborn und Riddagshausen. Das Generalkapitel mußte anordnen, der Abt von Riddagshausen solle dem Vater-Abt unter Aufsicht des Abtes von Walkenried alle Dinge zurückgeben, die dem Abt von Amelungsborn zur Zeit der Visitation abgenommen worden waren. Und ein Konverse von Riddagshausen, der böse Worte gegen den Visitor ausgestoßen hatte, mußte zu Fuß nach Morimond ziehen.

Von Riddagshausen aus wurde 1243/45 das Kloster Isenhagen in der Lüneburger Heide gegründet, das dann 1259 nach Marienrode bei Hildesheim verlegt wurde, wo nach umfangreichen Erneuerungsarbeiten ab 5. 5. 1988 Benediktinerinnen aus Eibingen, aus dem Kloster der Heiligen Hildegard, neues Leben auf altem Grund (Wilfried Meyer ed., Marienrode Gegenwart und Geschichte eines Klosters, Hildesheim 1988) erblühen ließen. Auch Walshausen-Wilhelmshausen ist von Riddagshausen aus besiedelt worden.

Am 15. Juni 1275 wurde die Riddagshausener Klosterkirche geweiht, deren lichte Länge 84 Meter beträgt. Im Rahmen der Zisterzienserarchitektur gehört sie zum Typ Cîteaux II. Riddagshausen besitzt 14 Chorkapellen. Das ist einzigartig im norddeutschen Raum. Die vielen Chorkapellen sind von französischen Zisterzen übernommen, z. B. von Cîteaux, Pontigny und Morimond. Sie dienten dann den Messen der Priestermonche.

Neben den Chormönchen standen die Laienbrüder, die Konversen. Widmeten sich die Chormönche vor allem dem *ora*, praktizierten die Laienbrüder vor allem das *labora* der alten Lebensregel *ora et labora*. Durch fleissige Arbeit und geringen Eigenverbrauch kam das Kloster wirtschaftlich in die Höhe. Aber im 14. Jhdt. mußte der landwirtschaftliche Großbetrieb aus Mangel an Laienbrüdern eingeschränkt werden. Bald mußten viele Grundstücke nach Meierrecht verpachtet werden, was weniger einbrachte als Eigenbewirtschaftung.

Zahlreiche, noch vorhandene Fischteiche versorgten das Kloster mit Fisch – und das nicht nur in der Fastenzeit. Überschüsse der klösterlichen Wirtschaft wurden über die Stadthöfe der Zisterze vermarktet.

Das Kloster sorgte immer wieder dafür, daß ihm

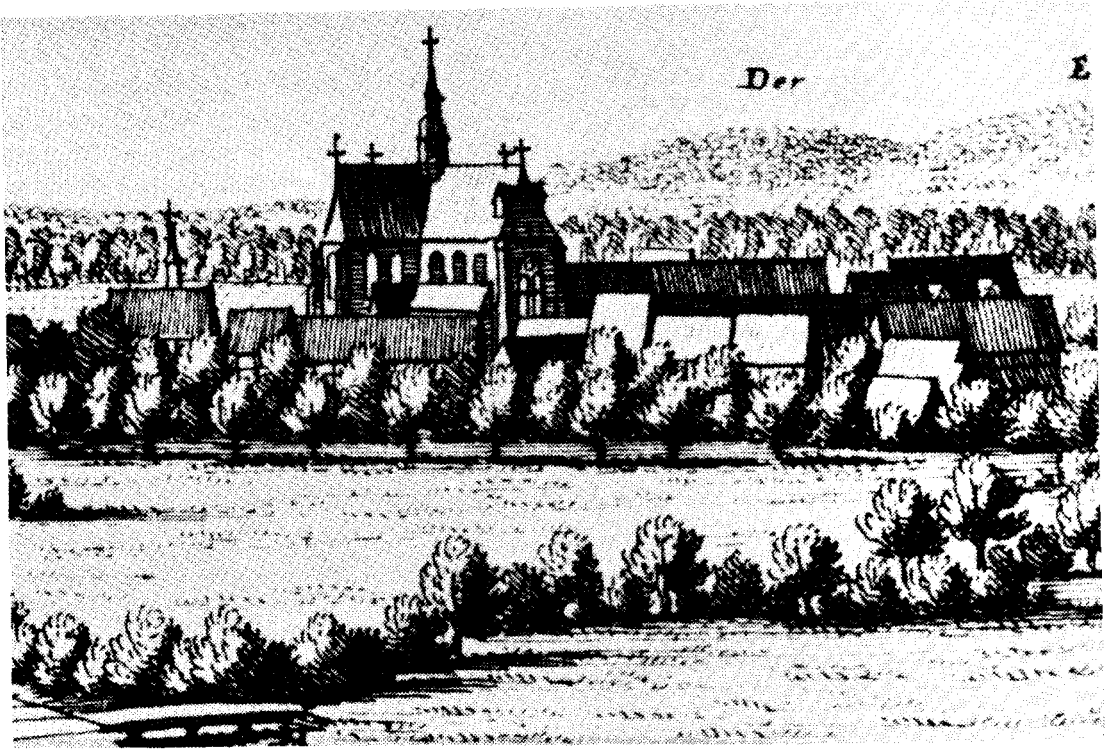


Abb. 1

verbundene Menschen Anteil an den Guten Werken des Ordens bekamen. So nahm 1340 (Canivez, Statuta III S. 464, GK 1340, 16) das Generalkapitel auf Bitten des Riddagshausener Abtes den Rat der Stadt Braunschweig in die Gemeinschaft aller guten Werke des Ordens auf. Und 1350 (Canivez, Statuta III S. 519, GK 1350, 10) gewährte das Generalkapitel allen denen, die am Riddagshausener Kirchweihtag und in der Woche danach im Kloster mit hilfreicher Hand Einkehr halten, vollen Anteil an allen Guten Werken des Ordens.

Im Jahre 1426 (Canivez, Statuta IV S. 302, GK 1426, 22) erlaubte das Generalkapitel dem Abt, eine Grangie, also einen klösterlichen Wirtschaftshof, in „Vusborch“ zu einem Priorat umzugestalten, also zu einer Art Filiale des Klosters, „zur Vermehrung des Gottesdienstes“, zumal da viel Volk zusammenkomme.

Nur wenige Handschriften sind aus der Zisterze

Riddagshausen überkommen. Aus der Mitte des 14. Jhdts. stammt eine Pergamenthandschrift in der Herzog August Bibliothek in Wolfenbüttel mit Ansprachen und Ermahnungen. Im 15. Jhd. ist ein Codex mit 13 Traktaten entstanden, die noch für unsere Kenntnis des inneren Lebens der Zisterze Riddagshausen ausgewertet werden müssen. Noch 1567 bekam das Kloster aus Mariental ein Werk über die Gebräuche des Zisterzienserordens. Aus der Riddagshausener Bibliothek ist auch ein viergeteiltes Blatt mit Strophen und Strophenteilen aus Lieder und Sprüchen von keinem geringeren als Walther von der Vogelweide überkommen (Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel 40.9 (16 und 16a, Novi; Hans Butzmann, Die mittelalterlichen Handschriften, Die Gruppen Extravagantes, Novi et Novissimi = Kataloge der Herzog August Bibliothek, Wolfenbüttel 15, Frankfurt 1972 S. 320 f.). Dabei hatte das Kloster einst eine große Bibliothek besessen, für die Abt



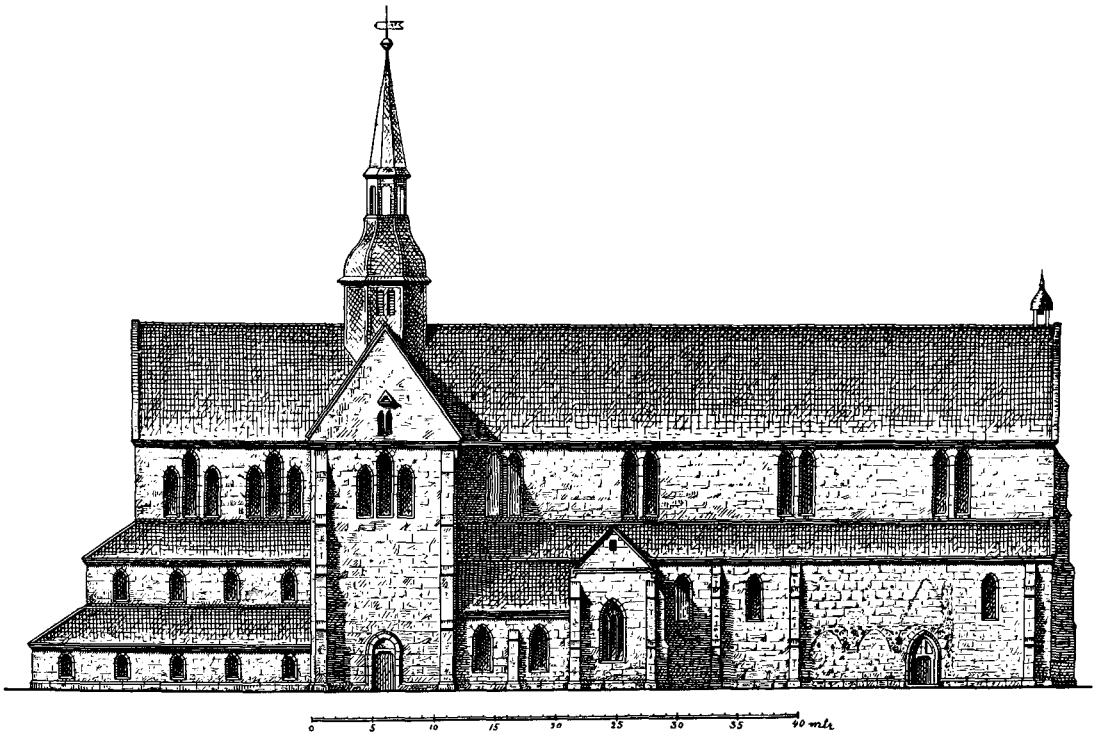


Abb. 2 Die Klosterkirche Riddagshausen

Ebert 1478 ein besonderes, steinernes Bibliotheksgebäude errichten ließ. Insgesamt ist nur etwa ein Dutzend der Riddagshausener Kloster-Handschriften auf uns gekommen.

Im Jahre 1471 erteilte das Generalkapitel (Canivez, Statuta V S. 296 f., GK 1471, 54) den Äbten von Altenzelle und Lehnin den Auftrag, in Riddagshausen nach dem Rechten zu sehen und das dortige Durcheinander zu beenden.

Papst Sixtus IV. verlieh 1482 dem Riddagshäuser Abt die Pontifikalien: Der Abt durfte fortan wie ein Bischof die Mitra tragen. So erscheint fortan die Mitra über dem Abtswappen, in das auch ein halber Reichsadler eingefügt wurde – wegen des besonderen Schutzes des Kaisers auch für Riddagshausen, nicht aber wegen dessen Reichsunmittelbarkeit, welche Vorstellung auf gelehrter Legende beruht, wie auch in Loccum.

Als im Herbst des Mittelalters alles nach Reformen rief, öffnete sich auch der Abt von Riddagshau-

sen dem Ruf der Zeit: 1484 (Canivez, Statuta V S. 480, GK 1484, 34) empfing er den Auftrag des Generalkapitels, in der ganzen Ordensprovinz Sachsen zwei Jahre lang die Klöster in geistlicher und weltlicher Hinsicht zu reformieren, an Haupt und Gliedern zu erneuern. Widerstrebende Äbte sollten abgesetzt werden. Der Reform-Abt bewährte sich: 1486 (Canivez, Statuta V S. 542, GK 1486, 38) wurde die Reformvollmacht erneuert. 1487 erscheinen in einer Absolutionsvollmacht für dem Abt unterstehender Ordenspersonen auch Frauen (Canivez, Statuta V S. 623, GK 1487, 115). Der Riddagshausener Abt kümmerte sich also auch um Nonnen.

Der Riddagshausener Abt setzte sich im Herbst des Mittelalters sehr für das Zisterzienser-Kolleg in Leipzig ein. 1486 ordnete das Generalkapitel (Canivez, Statuta V S. 542 f., GK 1486, 39) an, der Abt solle zusammen mit den Äbten von Porta, Buch und Walkenried das Kolleg visitieren. Nur diese vier Äbte dürften in dem Studienhaus Anordnungen treffen.

Und 1487 beauftragte das Generalkapitel (Canivez, Statuta V S. 585, GK 1487, 40) den Abt, darauf zu dringen, daß wegen Mangels an gelehrten Männern im Orden möglichst alle Äbte Mönche zum Studium nach Leipzig schickten. Auch 1489 wird die Fürsorge des Abtes für das Kolleg in Leipzig erwähnt (Canivez, Statuta V S. 691, GK 1489, 51). Im gleichen Jahr wurde der Abt vom Generalkapitel (Canivez, Statuta V S. 706, GK 1489, 85) besonders gelobt, weil er auch in Riddagshausen ein Studium für Jünglinge eingerichtet habe. Jedem wurde verboten, diese Bildungsarbeit des Abtes zu behindern. Wir erkennen so in Riddagshausen Ansätze zu einem Klosterhumanismus.

Im Jahre 1492 richteten die Braunschweiger Zerstörungen im Kloster an, die sich 1542, 1550 und 1606 wiederholen sollten. Das Kloster hatte bei Auseinandersetzungen auf der Seite des Herzogs gestanden, von dessen Gewalt die Stadt gerade frei werden wollte.

Im Jahre 1496 (Canivez, Statuta VI S. 131, GK 1496, 19) wurde Abt Albert von Riddagshausen abgesetzt. Der Abt von Sichern-Sittichenbach sollte ihn nach Sichern bringen (Canivez, Statuta VI S. 140, GK 1496, 29).

Die erste reformatorische Visitation wurde 1542 durchgeführt (Karl Keyser, Die reformatorischen Kirchenvisitationen in den welfischen Landen 1542–1544, Göttingen 1897 S. 106–108). Der niedersächsische Reformator Antonius Corvinus war hier maßgebend. Dieser ehemalige Konventual der Zisterze erhielt für seine Bemühungen 200 Taler. Abt Lambert von Balven (gest. 1553) war eine Gestalt des Überganges. Er war einer der wenigen Menschen jener Zeit, die eine Mittelstellung zwischen katholischem und evangelischem Bekenntnis durchhielten.

1568 führte Abt Lorbeer in Riddagshausen endgültig die Reformation ein. Das Kloster bestand nach niedersächsisch-konservativer Sitte als evangelische Geistliche Korporation fort. Und Abt Lorbeer legte im Einverständnis mit Herzog Julius im Kloster eine Schule an, aus der gelehrte Männer besonders für den Kirchendienst hervorgehen sollten. So war in Luthers Sinne eine neue Aufgabe für das Kloster gefunden: Die alten monastischen Formen wurden mit einem neuen Inhalt erfüllt. Abt Lorbeer gab in Rostock Psalmen heraus, deren „Sitz im Leben“ das Chorge-

bet des erneuerten Klosters war, nahm sich hingebungsvoll der Armen an, erwarb verlorengegangene Klosterbesitzungen zurück und erneuerte Kirche und Klausurgebäude. Bei dieser evangelischen Neuordnung des Klosters wurden Ansätze eines „Klosterhumanismus“ deutlich. Der Abt stand mit diesem Anliegen in seiner Zeit nicht allein (vgl. z. B. Nicolaus Heutger, Das Stift Möllenbeck an der Weser, Hildesheim 1987 S. 127 ff.). 1575 gab es im Kloster noch 39 Personen. Im gleichen Jahr wurden 3.862 Mahlzeiten für Arme ausgegeben.

Auf Abt Lorbeer folgte 1586 der ebenfalls humanistisch bestimmte Abt Petrus Windruwe, nach dem heute eine Straße in Riddagshausen heißt. Bei seiner Einführung wurden die hergebrachten Riten beibehalten. Der tüchtige Abt Windruwe war bereits verheiratet.

Ein Monument der nachreformatorischen Zeit ist die 1614 geschaffene Tafel mit den Epochen der Klostergeschichte, die die Kontinuität des evangelischen Konvents zum mittelalterlichen Klosterleben in der Kirche betont. 1619 wurde eine Schwalbennest-Orgel eingebaut, die leider nicht mehr auf uns gekommen ist. Um 1620 bestanden freundliche Beziehungen zwischen der Universität Helmstedt und den Konventualen des evangelischen Klosters. Der große Historiker Meibom schuf eine Klostergeschichte.

Abt Tuckermann (1625–1651) war der letzte vom Konvent gewählte Abt. Im Jahre 1653 wurde Joachim Lütke mann zum Abt ernannt (gest. 1655 vgl. Heinrich Lütke mann, D. Joachim Lütke mann, 2. Aufl. 1905). Jetzt wurde die Riddagshausener Abtswürde mehr oder weniger stark ein Ehrenamt. Die Wolfenbütteler Klosterordnung von 1655 verband die Abtswürde für die Zukunft mit der Generalsuperintendentur in Wolfenbüttel. Der Abt wohnte also nicht mehr im Klosterort. Prior wurde der zuständige Orts-pastor. Die Konventualenstellen wurden Ehrenämter. Der Klosterpräzeptor, der Klosterlehrer, wohnte als fünfter Konventual noch im Kloster.

Abt Brandanus Deatrius (gest. 1688) war im Hauptamt Oberhofprediger und Konsistorialdirektor in Wolfenbüttel (vgl. seine Leichenpredigt von seinem Nachfolger Prof. Cellarius in der ehemaligen Universitätsbibliothek Helmstedt III J 4 Sbd 6).

1690 gründete Abt Johann Lukas Pestorf nach dem Vorbild des Loccumer Hospizes im Kloster Rid-

dagshausen ein Predigerseminar für 12 Kollegiaten, das bis 1809 bestehen sollte. Zu den ersten Kollegiaten gehörte Julius Christoph Brandes (1668–1693), der auch Bibliothekar des Predigerseminars war, wie seine in der Klosterkirche erhaltene Grabschrift bezeugt.

Köstlich ist die Schilderung der 12 Jahre, die der spätere Scheppauer Pastor Georg Justus Ballenstedt in der Spätzeit des Predigerseminars im Kloster „verseufzen“ mußte, wie er schreibt. Er mußte sich „der Klosterzucht unterwerfen, klösterliche Übungen verrichten und täglich zweimal in Mantel und Kragen die horas canonicas abwarten. Wieviel hundert- ja tausendmal habe ich in der großen, leeren Klosterkirche das Deus in adiutorium meum intende, Domine ad adiuvandam me festina angestimmt, ohne daß das adiutorium Dei erschien“. Damals waren Pfarrstellen sehr schwer zu bekommen. Immerhin konnte Ballenstedt nach 12 Jahren das Kloster „mit fünf Wagen voll Büchern, Kupferstichen, Betten und anderem Hausgeräth“ verlassen, die er in seiner Klosterzeit zusammengetragen hatte.

Der berühmteste evangelische Abt von Riddagshausen war Jerusalem. Johann Georg Wilhelm Jerusalem ist am 22. November 1709 als Sohn eines Superintendenten in Osnabrück geboren. Als Hofprediger des Herzogs Karl von Braunschweig-Wolfenbüttel wurde er 1743 Propst der beiden Braunschweiger evangelischen „Klöster“ St. Crucis und St. Aegidii. 1749 wurde er Titularabt des ehemaligen Zisterzienserklosters Marienthal. 1752 wurde er Abt des ehemaligen Zisterzienserklosters Riddagshausen.

Mit seinen erhaltenen Reden bei der Einführung neuer Konventualen stellte er sich in die klösterliche Überlieferung. Das Predigerseminar in den alten Klausurräumen, dem die besondere Liebe des Abtes galt, suchte Luthers Vorstellungen über die Erneuerung der Klöster zu verwirklichen. Seit 1771 wirkte der Abt als Vizepräsident des Konsistoriums in Wolfenbüttel. Als Leiter der Landeskirche suchte er den überkommenen Bund zwischen Kirche und Schule festzuhalten. Er gründete das Braunschweiger Carolinum und förderte die Armenbetreuung im Sinne einer Hilfe zur Selbsthilfe.

1772 gab sich sein hoffnungsvoller Sohn in Wetzlar den Tod mit eigener Hand. Goethe, Kollege des

Theologensohnes, machte ihn durch seine „Leiden des jungen Werther“ unsterblich.

Abt Jerusalem lehrte einen Zusammenklang von Vernunft und Offenbarung. Das auf seine Quellen zurückgeführte Christentum erschien ihm so als die durch Offenbarung präzierte natürliche Religion. Das Christentum war ihm die Wahre und größte Philosophie, die den Menschen mit seinem Gott und mit seinem eigenen Herzen bekanntgemacht.

Der allverehrte evangelische Abt starb am 2. September 1789 und wurde wie ein Fürst neben dem Altar der großartigen Zisterzienserkirche Riddagshausen beigesetzt. Die Herzoginwitwe Philippine Charlotte ließ dem Erzieher ihrer Kinder ein von einer Urne bekröntes, klassizistisches Grabmal errichten, dessen Inschrift den Prälaten als christlichen Philosophen und einsichtsvollen Lehrer vernünftiger Gottesverehrung rühmt, der zur Aufklärung den ersten Grund gelegt habe. Noch 1910 schuf der Braunschweiger Bildhauer Carl Echtermeier eine Büste des unvergessenen Abtes, die nun in der Klosterkirche auf einen der größten evangelischen Äbte der Kirchengeschichte hinweist.

Außer der Klosterkirche, der sog. Siechenkapelle und der Ringmauer ist das wichtigste Bauwerk aus der Zisterzienserzeit der Torhausbereich. Der große Bogen im Torhaus war für Wagen, der kleine Durchgang für Fußgänger bestimmt. Vor dem Torhaus lag noch eine offene Vorhalle, an die drei zugemauerte Rundbogen erinnern. Hier fragte der Bruder Pfortner die Ankommenden nach ihren Wünschen. Neben dem Torhaus steht wie in Loccum die Frauenkapelle aus dem 13. Jhd., die heute oft für Gottesdienste benutzt wird. Nur bis hierher durften einst Frauen kommen. Diese Frauen- oder Fremden-Kapelle trägt einen Dachreiter ganz aus Stein, der französischen Vorbildern folgt. An das eigentliche Torhaus schmiegt sich ein Fachwerkbau.

Das ganze Ensemble wurde 1982 bis 1988 im Rahmen der Aktion „Rettet das Torhaus“ für fast eine Million DM konserviert. Als neue Nutzung bot sich ein Zisterziensermuseum an, das der Leitung der Weißen Mönche in Riddagshausen und überall im alten Europa gewidmet wurde. Hans-Henning Grote und Peter Herbeck haben da ausgezeichnete Arbeit geleistet.

Am 2. März 1988 wurde das Zisterziensermuseum

eröffnet. Henning Borek, der Vorsitzende der Bürgerschaft Riddagshausen, betonte dabei, der Staat könne Kultur nicht allein fördern sondern der Bürger müsse mitmachen. Borek hob die „überaus große Spendenfreudigkeit“ der Bevölkerung seit 1969 hervor, die die von Idealismus getragene, „aktive Denkmalpflege“ des Vereins in Riddagshausen ermöglicht habe. Riddagshausen werde von den Braunschweigern geliebt.

Der niedersächsische Minister für Wissenschaft und Kunst, Dr. Johann Tönjes Cassens, zeigte sich begeistert von der Leistung der „Solidargemeinschaft“, die Vorbildcharakter besitze. „Je mehr an Bord sind, desto besser für das Objekt“. Das Miteinander von Staat und Bürgern bei der Kulturförderung sei entscheidend. Die Zisterzienser hätten sich um die „Zurückführung des Mönchtums auf seine Substanz“ bemüht. Das „Selbstversorgungsprinzip“ auch Riddagshausens habe die Zisterzienser vor äußerer Abhängigkeit bewahrt. Die neuen, Riddagshausener Anstrengungen gehörten in den Rahmen einer Bewegung, die sich besonders der Sakralarchitektur zuwendet, wie auch in Walkenried und Hude. Durch das wiedergewonnene Torhausensemble sei in das Kleinod Riddagshausen ein weiterer Edelstein eingefügt worden. Das neue Museum wolle helfen, sich auf den geistigen Ursprung von Riddagshausen zurückzubewusstwerden.

Oberbürgermeister Gerhard Glogowski überbrachte die Grüße der Stadt Braunschweig und betonte die Freude der Stadt an der neuen, sinnvollen Nutzung.

Dr. Wolfgang Bickel, Autor einer Baugeschichte der Klosterkirche Riddagshausen, sprach dann ausführlich über „Die zisterziensische Herausforderung“. Es gehe vom Zisterziensertum eine „Provokation“ aus. Mönchtum bedeute Distanz zur Welt. Der Mönch lege den alten Namen ab, der durch einen neuen ersetzt werde. Der Mönch verlasse seine Familie und entscheide sich für das Leben in der Klosterfamilie. Insofern sei er kein Aussteiger sondern ein Einsteiger. Dieser harte Weg voll täglicher Selbstüberwindung sei nichts für furchtsame Gemüter. Das zeige das Klosterwesen aller Religionen. „Ordensleute sind oft unheimlich freie Menschen.“ An dieser inneren Freiheit könne die Macht der Mächtigen scheitern. Dr. Bickel deutete das Baumkreuz (13. Jhd.) am

Riddagshausener Nordquerhausportal, an der alten Porta mortis, durch die die verstorbenen Mönche auf den Klosterfriedhof getragen wurden. Aus dem Holzkreuz über dem angedeuteten Hügel Golgatha sprühen da Blätter: „Das Abgeschlagene ergrünt“. Selbstaufgabe und Neues Leben hingen im Klosterleben zusammen. Der lebendige Vortrag war ein eindrucksvolles Korrektiv für die hierzulande oft anzutreffende, romantische Sicht des Klosterwesens.

Das neue Zisterziensermuseum enthält zahlreiche Originale aus Riddagshausener Überlieferung, z. B. frühgotische Werkstücke, ornamentierte Fußbodenkacheln, die Bibel des Abtes Lorbeer und andere Bücher der alten evangelischen Konvents- bzw. Predigerseminar-Bibliothek. Das kostbarste Original ist eine Korporalientasche aus der Zisterze mit der Darstellung der Gregoriusmesse aus dem Ende des 15. Jhdts.

Liebevoll ist die überkommene Bausubstanz des Torhauses herauspräpariert worden, z. B. der Kamin aus Backsteinen im Klosterformat.

Mit Hilfe von Merian-Originalen ist die Einbettung Riddagshausens in den zisterziensischen Ordensorganismus dargestellt, also das System der Filiationen.

Ein Modell des Klosterbezirks hilft zur gedanklichen Rekonstruktion des klösterlichen Gesamtorganismus.

Die zahlreichen Schaubilder stellen zunächst Riddagshausen auf Grund der neuesten Forschung dar und gehen dann in die Weite der zisterziensischen Ordensgeschichte.

Didaktisch eindrucksvoll ist die Nachbildung einer mittelalterlichen Steinzange, mit der einst Werkstücke am „Wolfsloch“ hochgehievt wurden. Auch eine neugeschneiderte Kutte fehlte nicht. Eine Video-Präsentation „Wege ins Schweigen“ stammt aus dem noch existierenden Kloster „Mariawald“. Die Nachgeschichte des Klosters kommt nicht zu kurz, wobei es bes. um Wilhelm Raabe geht, der uns alle mahnt: „Wer sich selbst aufgibt, der hat schon alles verloren“. Für das so wunderbar erneuerte Torhaus gilt auf seine Weise der alte Zisterzienserspruch: „Porta patet, cor magis“. Das Tor ist offen, das Herz noch mehr.

\*) Vortrag, gehalten am 28. 4. 1988 in der Frauenkapelle des Klosters Riddagshausen

Hans-Henning Grote

## Die St. Nikolai-Kirche zu Melverode

Eine Studie zur stilistischen Stellung und Bauzeit

Mitten im Kern des ehemaligen Dorfes Melverode, das heute eingemeindet im südlichen Stadtgebiet Braunschweigs zu finden ist, erhebt sich die St. Nikolaikirche.

Nähert man sich diesem Bau von Nordosten, so bietet sich das Bauwerk in großartiger Weise dem Betrachter dar (Abb. 1). Dem quadratischen Chorhaus sitzt eine kräftige Halbrundapsis vor, während das, das Chorhaus überragende, breitere, längsrechteckige Langhaus mit kleinen Rundapsiden seitlich des Chorhauses endet. So entsteht im Osten ein in Höhe und Tiefe kräftig gestufter Baukörper. Durch die mächtige Hauptapsis, die dem niedrigen Chorhaus vorsitzt und durch die niedrigen und kleineren

Abb. 1 Melverode, St. Nikolaus, von Osten.

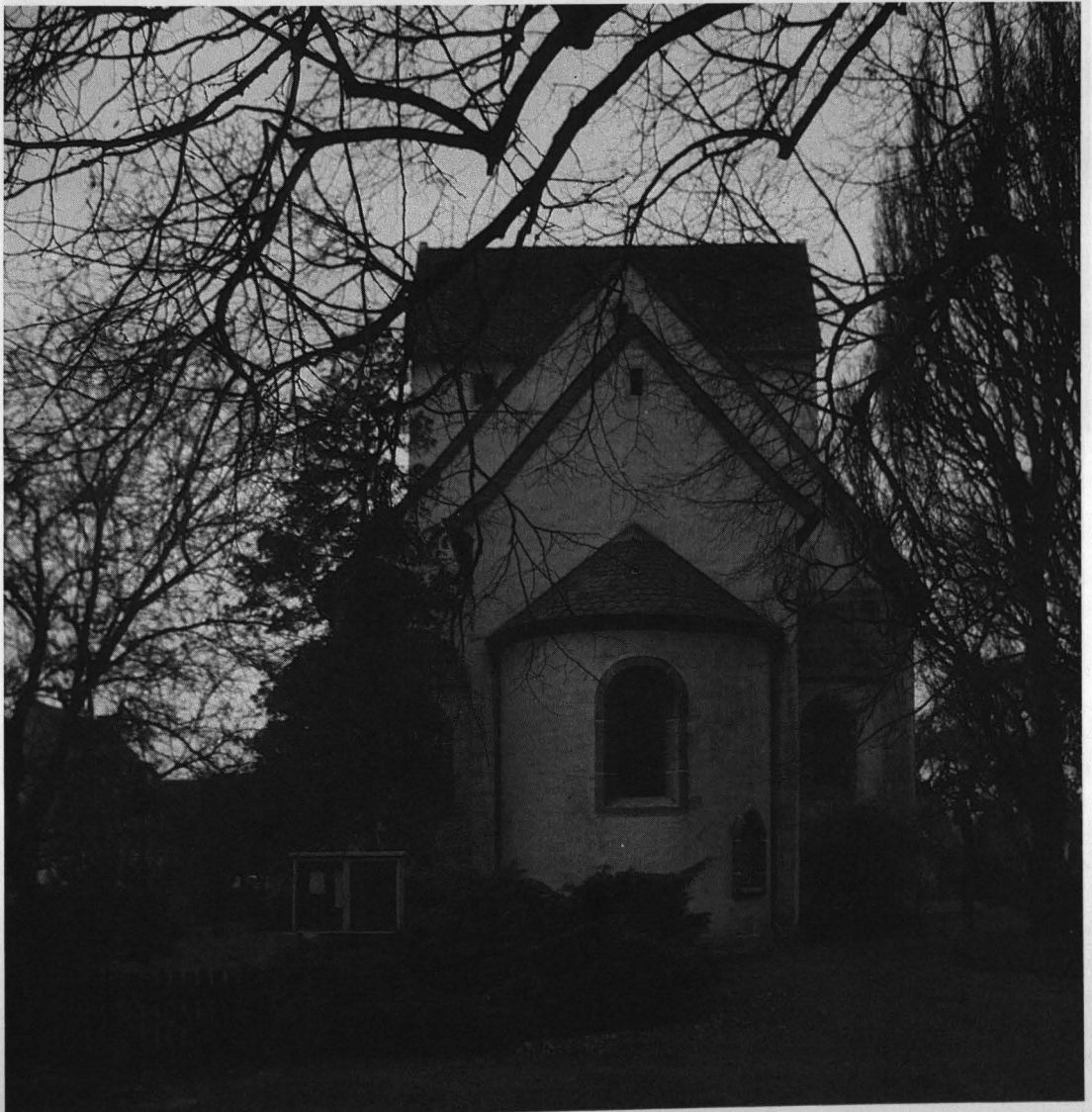






Abb. 2 Melverode, St. Nikolaus, von Südwesten.





Abb. 3 Melverode, St. Nikolaus, von Süden.

Nebenapsiden, die vor die Ostwand des höheren Schiffes treten, wird eine beeindruckende, kontrastreiche Ostpartie gebildet.

Die Höhen- und Breitenstufung findet ihren Abschluß und ihre Überhöhung durch den querrrechteckig gestellten Turmriegel, der sich mit seiner westlichen Front, nur durch kleine Fensterschlitze in der oberen Partie gegliedert, wie ein Bollwerk über dem westlich sich anschließenden Tal der Oker erhebt (Abb. 2).

Den gesamten Baukörper der Kirche umschließt zu unterst ein niedriges einfach gegliedertes Sockelgesims, aus Block, Plättchen und Kehle bestehend. Den oberen Abschluß bilden, nur an den Apsiden und an den Dachtraufen des Chorhauses vorhandene,

einfach profilierte Gesimse aus Kehle und Wulst, durch Plättchen geschieden (Hauptapsis) und aus Karniesen bestehend (Nebenapsiden).

Schlichte Rundbogenfenster mit schräger Laibung und Sohlbank öffnen die sonst ungegliederten Bruchsteinwände. Während die Hauptapsis heute durch Dachschindeln gedeckt ist, weisen die Nebenapsiden noch ihre ursprünglichen steinernen, gequadranten Kegeldächer auf.

Umwandert man nun die Kirche, so findet man auch an den Flanken des Schiffes die schon am Ostbau beschriebene Gliederung. An den Außenwänden des Lang- und Chorhauses sitzen allerdings die Rundbogenfenster in den oberen Abschnitten der Wände (Abb. 3).



Abb. 4 Melverode, St. Nikolaus, Südportal.



Abb. 5 Braunschweig, St. Martini, Westportal, Detail.

Nur von Süden war die Kirche ursprünglich zu betreten, denn hier, etwas aus der Mittelachse des Turmes nach Osten verschoben, sitzt ein leicht angespitztes Säulenportal (Abb. 2, 4), über dem ein etwas nach Westen verschobenes, nun auf die Mittelachse der Turmriegelfläche bezogenes Rautenfenster sich befindet. Auf der Nord- und Südseite des Turmriegels öffnen rundbogige Fenster mit eingestellten Säulchen die oberen Wandanteile. Ein schlichtes Satteldach sitzt dem Turmkörper auf.

Auf Grund der gestaffelten Ostpartie trägt die Melveroder Nikolaikirche im Volksmund auch die Bezeichnung „der kleine Braunschweiger Dom“.

Betrachtet man diese Ostpartie (Abb. 1), so möchte man zunächst wirklich an die Ostteile des Braunschweiger Domes zurückdenken. Doch bei genauerer Inaugenscheinnahme weist die Ostpartie der Nikolaikirche eine gänzlich andere Gliederung auf. So läßt sich am Melveroder Bau nicht die Lisenen- und Bogenfriesgliederung des Braunschweiger Do-

mes auffinden. Zudem treten die Nebenapsiden in Melverode nicht wie am Braunschweiger Dom im kräftigen Halbrund in den Raum. Ihr Bogenrund ist flacher und gespannter. Zudem wächst der Kegelhut des Hauptapsidendaches nicht bis in den Giebel des Chorhauses hinein, wie es am Braunschweiger Dom der Fall ist. Des Weiteren lassen sich in Braunschweig keine steinernen Kegeldächer finden.

Die Anlage des Westurmriegels unterscheidet zudem vom Artgenossen am Braunschweiger Dom. In Melverode steht im Gegensatz zu Braunschweig der Turmriegel nicht über die Schiffsaußenwände vor, sondern bleibt mit diesen in der gleichen Flucht. Der Braunschweiger Dom kann also nicht als unmittelbares Vorbild für die Melveroder Nikolaikirche herangezogen werden.

Die Baugestalt und der Grundriß der Umfassungsmauern der Melveroder Kirche findet sich allerdings im Westfälischen. Vergleichbar sind vor allem kleinere westfälische Hallenkirchen des frühen 13.



Jahrhunderts im Sauerland und Paderborner Raum. Der Typus einer querschiffslosen, dreischiffigen Kirche mit quadratischem Chorhaus, das wie die Seitenschiffe des Hauptbaues durch Apsiden geschlossen wird, tritt u. a. am Bau der St. Martinikirche in Raumland/Kreis Wittgenstein, der nicht über die Schiffsbreite überstehende quergestellte Turm an der St. Michaelskirche in Kirchborchten/Kreis Paderborn auf.

In mittelhessischen Landen kommen zudem steinerne Apsidenkegeldächer (Sinzig, St. Peter; Gelnhausen, ehem. Apsis der Peterskirche) und Rautenfenster (Maria Laach, Paradies) vor<sup>1</sup>).

Das südliche Säulenportal der Nikolaikirche in Melverode (Abb. 4) verweist allerdings auf Braunschweiger Vorbilder. Wie am Nordquerhausportal des Braunschweiger Domes wird das Sockelprofil in die Gewändestufung des Portales mit hereingezogen<sup>2</sup>). In die jeweils zweifache Stufung der Gewände treten Ecksäulchen, die von Eckkehlen begleitet werden.

Diese Eckkehlen lassen sich aber an keinem Bauteil des Braunschweiger Domes auffinden. Sie treten jedoch am Gewände des Westportales der Braunschweiger Martinikirche und in den Turmerdgeschosßräumen und an den Vierungspfeilern der Katharinenkirche auf<sup>3</sup>) (Abb. 4, 5).

Die attischen Basen der Melveroder Gewändeecksäulchen weisen umgeschlagene Eckblätter auf, wie sie an Bauten im Umkreis der Magdeburger Dombauhütte häufig zu finden sind (Magdeburg, Dom, Chorseitenschiffe; Helmstedt, Kloster Marienberg, Westportal; Kloster Mariental, Laienrefektorium)<sup>4</sup>).

Die Kapitelle der Gewändeecksäulchen beziehen sich mit ihren Gliederungen und Blattformen auf Braunschweiger Artgenossen. Die Kapitelle der inneren Säulen verweisen mit Kehlen und Schilden auf ältere Kapitelltypen, wie sie im Kapitelsaal des Klosters Mariental zu finden sind<sup>5</sup>). Dagegen treten an den äußeren Kapitellen des Gewändeportales Blattbildungen auf, die auf jüngere Typen verweisen. Das äußere Kapitell des rechten Gewändes bezieht sich mit seinem unteren Schildblattkranz und den zu den Ecken tretenden Volutenblättern auf Blattbildungen am Westportal und am Nordwestportal der Braunschweiger Martinikirche (Abb. 5, 6). Dort tritt auch

das dem gesamten Gewände eigene Kämpferprofil auf<sup>6</sup>). Das linke, äußere Kapitell bezieht sich mit seinem unteren Blattkranz wiederum auf Kapitelle am Nordwestportal der Martinikirche, mit den oberen gestielten und zu den Ecken gerichteten Blatthänden auf gestielte Blatthände in den Zwickeln der Bogenneinfassung des Südportales der Riddagshäuser Klosterkirche<sup>7</sup>).

Wann sind jene Bauten entstanden, die mit dem Melveroder Turmportal in Zusammenhang stehen?

Die Ostteile des Braunschweiger Domes, zu dem auch das Nordquerhausportal zu zählen ist, gehören zur Bauphase zwischen 1173 und 1188<sup>8</sup>).

Das West- und Nordwestportal der Braunschweiger Martinikirche ist gegen 1225<sup>9</sup>), der Vierungsbereich der Katharinenkirche in Braunschweig gegen 1225/26 anzusetzen<sup>10</sup>).

Bevor wir auf den Zusammenhang zwischen älteren und jüngeren Einflußbereichen am Bau der Melveroder Nikolaikirche eingehen wollen, sei zunächst ein Blick in das Innere der Kirche geworfen.

Der außen schlichte aber monumentale Bau überrascht durch die Mannigfaltigkeit seiner inneren Gliederungen und Raumbildungen. Der längsrechteckige Langhausbau ist, wie wir schon am Außenbau mit seiner gestaffelten Dreiapsidenlösung sahen, im Inneren dreischiffig angelegt (Abb. 6).

Vier quadratische Pfeiler trennen die Schiffe voneinander. Das breite Mittelschiff wird beidseits je durch ein schmales Seitenschiff begleitet (Abb. 7). Die mittlere und östliche Gewölbeeinheit des Mittelschiffes ist von nahezu quadratischem Grundriß, während die westliche in ihrem Breitenmaß den Seitenschiffmaßen entspricht.

Die quadratischen Pfeiler tragen jeweils breite, rundbogige Gurtbögen (Abb. 7). Arkaden- und Schildbögen fehlen ganz und gar. Den inneren Außenwänden sitzen in der Achse der freistehenden Pfeiler flache Wandpfeiler vor, die im östlichen Teil bis auf den Boden hinabreichen, im westlichen Teil auf einem hohen Wandvorsprung aufstehen. Auf den Wand- und Freipfeilern ruht das in allen Schiffen gleich hoch ausgebildete Gewölbe. Es handelt sich also beim Innenraum der Melveroder Nikolaikirche um eine Hallenkirche.

Die Wölbung dieses Hallenraumes setzt sich aus quergestellten Rundtonnen, die die beiden östlichen



Abb. 6 Melverode, St. Nikolaus, Südportal, Detail.

Raumeinheiten über alle drei Schiffe hinweg überdecken, sowie einer, nur das Mittelschiff überwölben, von Westen nach Osten gerichteten Rundtonne zusammen (Abb. 7). Aus der Durchdringung beider Rundtonnen bilden sich über den quadratischen Mittelschiffseinheiten Kreuzgratgewölbe, während die schmalere Seitenschiffs- und die westliche Gewölbeeinheit untereinander durch spitzbogige Stichkappen verbunden werden (Abb. 8).

Diese außerordentlich seltene Gewölbelösung erinnert in ihrer Bildung an die Mittelschiffswölbung des Braunschweiger Domes, bei der auch eine längsgerichtete, nun aber spitzbogige Tonne durch ebenfalls spitzbogige, quergestellte Stichkappen geschnitten wird, so daß ein Kreuzgratgewölbe entsteht, das zu Recht mit dem Begriff antiker Thermengewölbe versehen wurde. In Braunschweig fehlen die Gurtbögen im Mittelschiffsgewölbe bis auf jene das Schiff begrenzenden Artgenossen. Dort ist der ungeteilte Ost-West-Zug des Gewölbes charakteristisch. In Melve-

rode ist das Charakteristikum die Querlagerung der Tonnen.

Dieser eigentümlichen Gewölbebildung stehen zwei weitere Kirchbauten im Dortmunder Raum und ein Kapellenraum der Magdeburger Liebfrauenkirche äußerst nahe.

Bei den westfälischen Bauten handelt es sich um die Pfarrkirche St. Margareta in Dortmund-Eichlinghofen und die Pfarrkirche St. Josef in Dortmund-Kirchlinde<sup>11)</sup> (Abb. 9). Wie in Melverode stellen beide Bauten kleine Hallenkirchen dar, deren Schiffe durch quadratische Pfeiler getrennt werden. Ganz entsprechend der Melveroder Wölbung lassen sich in beiden Bauten quergestellte Tonnen finden, die in den sehr schmalen Seitenschiffen durch spitzbogige Stichkappen untereinander verbunden werden, während im Mittelschiff durch eine längsgerichtete Tonne ein Kreuzgratgewölbe entsteht. In Kirchlinde werden die Mittelschiffsgewölbeeinheiten allerdings durch kuppelige Gewölbe gedeckt. Hier wie in Melverode



Abb. 7 Melverode, St. Nikolaus, Inneres nach Südosten.





Abb. 8 Melverode, St. Nikolaus, Blick ins nördliche Seitenschiff.



Abb. 9 Dortmund-Kirchlinde, Pfarrkirche, Inneres nach Südosten.



Abb. 10 Melverode, St. Nikolaus, östlicher Pfeiler, Detail.

treten nur im Mittelschiff Gurtbögen auf. Beide Dortmunder Bauten zählen zu den ältesten Hallenkirchen Westfalens und sind dem 2. Viertel des 13. Jahrhunderts zuzurechnen.

Die sogenannte „hochsäulige Kapelle“ der Magdeburger Liebfrauenkirche<sup>12)</sup> weist ein ebenfalls sehr verwandtes Raumbild wie die Melveroder Nikolaikirche auf. Sechs Pfeiler bzw. Säulen teilen den Magdeburger Kapellenraum in drei Schiffe: ein mittleres breites und je ein seitliches schmales. Quer- und längsgerichtete Spitztonnen durchdringen sich in allen drei Schiffen, so daß spitzbogige Kreuzgratgewölbe entstehen, die voneinander weder durch Gurt- noch Arkadenbögen getrennt werden. So wird ein großer Hallenraum gebildet.

Während alle drei Bauten um Dortmund und in Magdeburg quer- und längsgestellte Spitztonnen aufweisen, finden sich in Melverode Rundtonnen. Nur über den quadratischen Einheiten der westlichen Seitenschiffsbereiche stehen spitzbogige Kreuzgratgewölbe.

Die Rückseite des Südportales der Melveroder

Nikolaikirche ist als einfacher Wandeinschnitt gebildet, wobei ein Giebelsturz das Türgewände abschließt (Abb. 7). Solch ein Giebelsturzzinnenportal tritt auch am inneren Westportal der Riddagshäuser Klosterkirche auf<sup>13)</sup>.

Die freistehenden, quadratischen Pfeiler sind jeweils unterschiedlich gebildet. Die zwei westlichen Stützen sind kantig ausgebildet, die östlichen mit Ecksäulen versehen (Abb. 7). Die Basen der westlichen Pfeiler weisen über einem Block Wulst- und Kehlprofil sowie einen Wulst-Kehlen-Block-Kämpfer auf<sup>14)</sup>, die östlichen haben ein attisches Basen- und Kämpferprofil. Die Enden der Ecksäulchen der östlichen Pfeiler laufen schnabelförmig aus<sup>15)</sup> und bilden über einem Wulstring ein Pseudo-Blattkapitell aus. Die schnabelförmigen Kapitelle haben auf der Südseite halbmondförmige Blattfinger, die empor- und herabstoßen. Auf der Nordseite tritt jeweils ein Dreifingerblatt zur Ecke und die Blattkuppen berühren sich zart. Diese Dreifingerblätter treten an Kapitellen im Vierungsbereich der Braunschweiger Katharinenkirche (nordöstl. Gewölbedienst) auf<sup>16)</sup> (Abb. 10, 11).





Abb. 11 Braunschweig, St. Katharinen, Gewölbedienst, Kapitell.

Die Seitenschiffsapsiden werden durch zweifach gestufte Wandpfeiler von den Seitenschiffen getrennt, spitzbogige Apsiskalotten überfangen jeweils das Apsidenrund.

Östlich der Nebenapsiden schließt sich das quadratische Chorhaus (Abb. 12) an, das sich mit seinen Maßen auf die Mittelschiffseinheiten bezieht. Es endet mit einer Halbrundapsis, die durch zweifach gestufte Wandpfeiler mit doppelt gestuftem Gurtbogen vom Chorhaus geschieden ist. Zum Schiff hin wird das Chorhaus durch je einen seitlichen Wandpfeiler mit einem runden Gurtbogen getrennt. Die Basen- und Kämpferprofile entsprechen den kantigen, westlichen Freipfeilern des Schiffes.

Die Wandpfeilerstufung, die das Chorhaus von der Hauptapsis trennt, weist eine zweifache Gliederung auf: Der Wandpfeileranteil ist kantig ausgebildet, der Anteil, der schon zum Apsidenrund gehört, mit einem Ecksäulchen versehen. Basis- und Kämpfergesimse binden beide Anteile zusammen. Das Ka-

pitell des rechten Ecksäulchens weist einen unteren Kranz aufrechtstehender Lilienblätter auf, wobei zwischen den Lilienblättern ein Blattstengel emporsteigt, der auf Eck ein Lilienblatt herabschickt. Eine diesem Kapitell ganz nahestehende Blattbildung findet sich im linken Kapitell des südöstlichen Vierungspfeilers der Riddaghäuser Klosterkirche<sup>17</sup>). Das Kapitell des linken Ecksäulchens weist einen unteren Kranz von Rautenblättern auf, zwischen denen Blattstiele emporwachsen, die Blattkuppeln herabschicken (Abb. 13). Ein diesem Kapitell äußerst nahestehender Artgenosse sitzt dem Gewölbedienst des nordwestl. Pfeilers im ehemaligen südlichen Querhausarm der Braunschweiger Katharinenkirche auf (Abb. 14).

Dem Chorhaus sitzt ein kuppeliges Kreuzgratgewölbe auf, von dessen Scheitel ein blumentopfförmiger Schlußsteinhänger herabhängt (Abb. 15).

Kuppelige Kreuzgratgewölbe treten in den Chorumgangsjochen des Magdeburger Domes und seiner

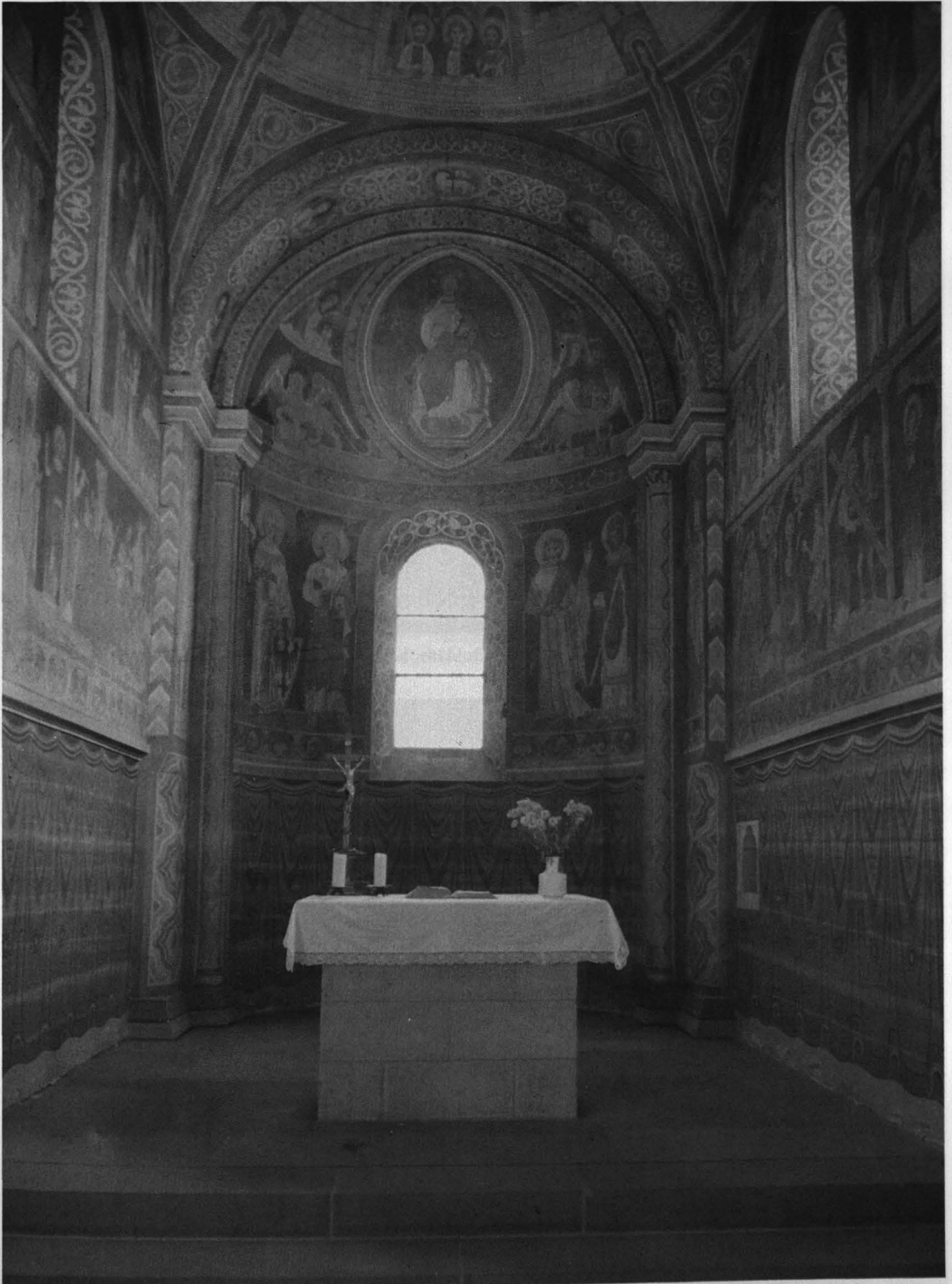


Abb. 12 Meverode, St. Nikolaus, Chorraum.



Abb. 13 Meverode, St. Nikolaus,  
Wandvorlage, Apsis.

Abb. 14 Braunschweig, St. Katharinen,  
Gewölbedienst, Kapitell.





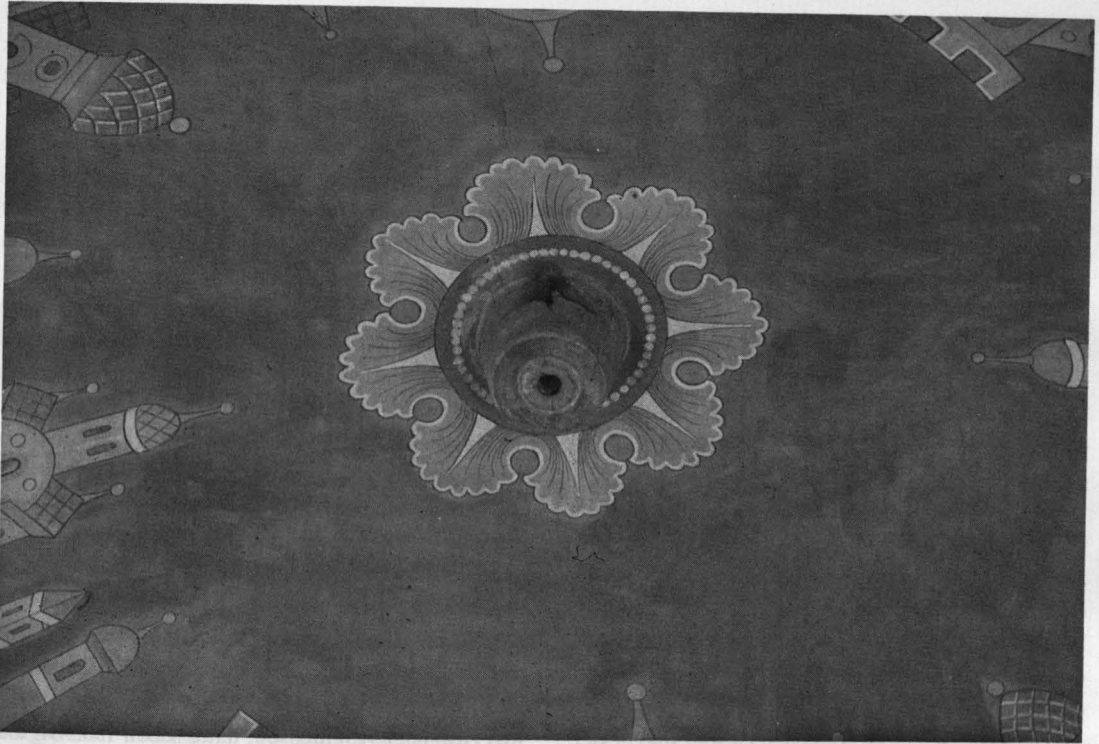


Abb. 15 Melverode, St. Nikolaus, Chorgewölbeschlußstein.

Nachfolge (z. B. in der Dorfkirche in Ampleben) auf. Dort lassen sich auch Schlußsteinhänger nachweisen. Auch die Mittelschiffsgewölbe der Braunschweiger Martini- und Katharinenkirche weisen diese Schlußsteinhänger auf<sup>18)</sup>.

Der letzte Bereich betrifft den Westturmriegel der Nikolaikirche. Der gesamte, querrechteckige Westturm sitzt dem westlichen Joch des Hallenbaues auf und ruht nur auf den nach innen verstärkten Außenwänden und den westlichen Freipfeilern mit ihrem Gurtbogen. Diese Lösung läßt sich nicht in Braunschweig finden. Weder die Katharinen- noch die Martinikirche als auch der „Dom“ haben einen solchen Turmwerkunterbau. Bei der Melveroder Turmunterbaulösung ist auch auf die Pfarrkirche in Kirchborchen im Raum Paderborn, die wir schon bei der Betrachtung des Außenbaues genannt hatten, zurückzuverweisen.

Reste der ehemaligen Fresken wurden am Ende des 19. Jahrhunderts im Chor, 1902 auch im Langhaus gefunden und zwischen 1903 und 1904 instandgesetzt<sup>19)</sup>.

Dabei wurden die Fresken an den Wänden des Chorraumes durch Leinwände überspannt, auf denen die Darstellungen in ergänzten Kopien übertragen wurden (Abb. 12). Die stark beschädigten oberen Partien, sowie die Fresken der Hauptapsis, des Chorgewölbes sowie der Gurtbögen wurden durch den Maler A. Quensen nach Vorbildern im Braunschweiger Dom hinzugefügt<sup>20)</sup>.

Auf der Nordseite des Chores sind die Wundertaten des hl. Nikolaus, auf der Südwand Szenen aus dem Leben Jesu bzw. Mariens, in der Hauptapsis eine Mandorla und Heiligenfiguren, auf den Chorwandpfeilern Heiligenfiguren und in den Gewölben des Langhauses Propheten und Engel dargestellt (Abb. 8).

Die ursprünglich auch die Außenwände des Langhauses bedeckenden Fresken konnten auf Grund ihres schlechten Erhaltungszustandes 1903-04 nicht wiederhergestellt werden<sup>21)</sup>.

Da es sich bei dem heutigen Zustand der Fresken um zwischen 1903 und 1904 wiederhergestellte und größtenteils ergänzte Bilder handelt, können diese

für eine stilkritische Untersuchung zur Ermittlung der Entstehungszeit der ursprünglichen Malerei nicht herangezogen werden.

Allerdings wurden 1903 durch den Maler R. Gottwald Aquarellkopien angefertigt, die heute, wie die dem ehem. Vaterländischen Museum übergebenen Fragmente des freskierten Putzes, leider verschollen sind<sup>22)</sup>.

Zwei Umrißzeichnungen von Heiligenfiguren an den Wandpfeilern des Chores wurden jedoch in einem Beitrag des Braunschweiger Magazins von 1903 veröffentlicht<sup>23)</sup>. Da man annehmen darf, daß es sich hierbei um die damals aufgefundenen, noch nicht ergänzten Reste handelt, können sie in den Vergleich gestellt werden.

Bei der einen Umrißzeichnung einer jugendlichen Gestalt, möglicherweise eines Apostels (Evangelist Johannes?), handelt es sich um das Fresko des westlichen Wandpfeilers der Nordwand des Chorhauses, bei der anderen um eine ältere, männliche Gestalt (vielleicht ein Petrus oder Paulus), die sich auf dem östlichen Wandpfeiler der Südchorwand befindet.

Die Umrisszeichnungen der jugendlichen Gestalt sind besser erhalten als die der älteren. Der junge Mann füllt aufrecht stehend mit einem eng an den Körper geschmiegenen Obergewand die obere Hälfte der Pfeilerfläche aus. Sein rechter Arm stößt mit einem Segnungsgestus empor, so daß sich die Hand vom sonst den Körper bedeckenden Gewand befreit. Seine rechte Hand tritt vor die Körpermitte, ebenfalls aus der Obergewandöffnung herausstoßend und trägt ein schräggesetztes Buch. Das Obergewand wird durch kräftige Faltenverstrebenungen mit dem Körper gespannt. Überschüssiger Stoff wölbt sich mit feinen Schlüssel- und Ösenfalten am linken Ellbogen und rechten Kniebereich. Eine mächtige Faltenfalte hängt dicht am Körper mehr und mehr frei werdend auf der rechten Seite der Figur herab. Aus dem zackig auf- und abgeführten Ende des Obergewandes stoßen die schräg gestellten nackten Füße nach unten heraus.

Beim älteren Mann des südlichen Chorpfeilers ist die Stoffüberschüssigkeit noch verstärkt. Eine mächtige Faltenfalte umschließt den oberen Teil des linken Oberschenkels des Mannes, unter ihr fließt das Untergewand zu den Füßen herab und bauscht sich frei über dem linken Fuß. Eine v-förmige Faltenfalte tritt vor die Mitte des Oberkörpers.

Die Körper-, Gesten- und Faltenbildungen dieser beiden Figuren in der Nikolaikirche in Melverode erinnern lebhaft an die frühgotischen Fresken im Braunschweiger Dom. Der Segnungsgestus des Jüngeren findet sich beim Jesajas im Vierungsgewölbe des Domes. Im dortigen Pfingstbild lassen sich auch an den Körper gedrückte schräggestellte Bücher, herabstoßende Faltenfalten, in die man von unten hineinblicken kann, diagonal über die Körpermitte geführte Faltenstege, überschüssige Stoffbäusche, schräggesetzte nackte Füße sowie die feinen Schlüssel- und Ösenfalten auffinden. Am auferstehenden Christus der Ostwand des südlichen Querhausarmes des Domes treten die am älteren Heiligen aufgezeigten charakteristischen Falten- und Stoffbildungen deutlich auf. Dort findet sich die große Faltenfalte, die der Mantel auf dem Oberschenkel der Christusgestalt bildet und der überschüssige, freie Stoffbausch neben dem linken Unterschenkel.

Die Fresken der Melveroder Nikolaikirche stammen also von den Braunschweiger Domfresken ab. Der Restaurator der Melveroder Fresken, der damalige Hofmaler A. Quensen, hatte schon 1903-04, als er die nur in Umrissen erhaltenen Fresken wiederherstellte, sich zu Recht auf die Braunschweiger Domfresken bezogen.

Wann sind die Fresken im Braunschweiger Dom entstanden? Neuere Forschungen von Martin Gosebruch<sup>24)</sup> ergaben, daß jene in den Jahren vor der Weihe des Domes 1226 anzusetzen sind. In enger, zeitlicher Nähe zu den Braunschweiger Fresken müssen auch die Melveroder Bilder entstanden sein.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die Melveroder Nikolaikirche mit westfälischen Hallenbauten des frühen 13. Jahrhunderts und ostfälischen Bauten in der Nachfolge des Magdeburger Domchorbaues zusammenhängt. Besonders die Bildhauerkräfte am hiesigen Bau haben enge Bindungen zu den Bauhütten der Braunschweiger Martini- und Katharinenkirche sowie zur Riddagshäuser Klosterkirche unterhalten. Auf die beiden Pfarrkirchen in Braunschweig bezieht sich der gesamte Formenschatz der Basen-, Kämpfer- und Gesimsprofile. Der Vierungsbereich der Katharinenkirche ist in den Jahren um 1225/26, das Untergeschoß des Westturmwerkes um 1225/26 und das Untergeschoß des Turmwerkes der Martinikirche um 1225 entstanden<sup>25)</sup>. Die Vierungs-

kapitelle der Riddaghshäuser Klosterkirche sowie das zu diesem Bauabschnitt gehörende Riddaghshäuser Südportal müssen ebenfalls in den Jahren zwischen 1225 und 1230 entstanden sein.

Aufgrund der Abhängigkeit des Melveroder Baues von den genannten Braunschweiger Kirchbauten wird man nicht fehlgehen, den Bau der Melveroder Nikolaikirche in den Jahren um 1227 anzusetzen. Diese Datierung läßt sich auch gut mit der ursprünglichen Freskierung in Melverode in Einklang bringen, da die Melveroder Fresken in enger stilistischer und zeitlicher Nähe zu den Braunschweiger Domfresken stehen, die gegen 1226 vollendet wurden.

Auf Grund der Neudatierung des Kirchbaues und der Fresken der Melveroder Nikolaikirche wird die bisherige Datierung des Kirchbaues, den die ältere Forschung um 1200 ansetzt<sup>26)</sup> und die Diskrepanz zwischen Errichtung der Kirche und der späteren Entstehung der Fresken aufgehoben. Die Fresken entstanden gleichzeitig mit dem Bau der Nikolaikirche.

Die Melveroder Nikolaikirche stellt mit der etwa zeitgleichen Dorfkirche in Ampleben<sup>27)</sup> den Ursprungstyp der ostfälischen Dorfkirchen dar. Sämtliche anderen älteren Dorfkirchen Ostfalens zwischen Leine und Elbe sowie zwischen Harz und Heide übernehmen meist als einfache, ungewölbte Bauten den Grundriß des Amplebener Schiffes und Chores und die Turmlösung der Melveroder Nikolaikirche.

Dieser „ostfälische“ Dorfkirchentyp (quergestellter Turmriegel, Langhaussaal, eingezogener, quadratischer Chor, gerade- oder apsidialgeschlossen) hat während des zweiten Viertels des 13. Jahrhunderts besonders in der Altmark und in der Mark Brandenburg eine weite Nachfolge gefunden<sup>28)</sup>.

## Anmerkungen

<sup>1</sup> Auch am Ostchor des Naumburger Domes treten steinerne Kegeldächer an Apsiden und ein Rautenfenster im Giebel des südlichen Querhausarmes auf. Zur stilistischen Herleitung der Naumburger Kegeldächer und Rautenfenster aus dem Gebiet des Mittelrheins vergleiche:

Grote, Hans-Henning, Die frühgotische Architektur der Stadtpfarrkirche St. Marien zu Freyburg/Unstrut, Braunschweig 1985 (Magisterarbeit, masch.), S. 79, S. 103, 120, 121.

<sup>2</sup> Das Hineinziehen des Sockelprofiles in das Gewände des Portales kann in der Nachfolge des Braunschweiger Domes auch für die Portale der Martini- und Katharinenkirche angenommen werden, obwohl solches dort heute, auf Grund des äußerst schlechten Erhaltungszustandes der unteren Zone der Portale nicht mehr nachzuweisen ist, denn die älteren, gleichzeitig mit den Portalen der Martini- und Katharinenkirche anzusetzenden Querhausportale der St. Andreaskirche weisen die gleichen Charakteristiken in Bezug auf Sockel- und Gewändefußbildung wie der Dom auf.

<sup>3</sup> Ecksäulen, die seitlich von Eckkehlen begleitet werden, treten in Ostfalen, Thüringen und Sachsen geballt in den Jahren um 1225 auf (Naumburg, Dom, Langhauspfeiler; Freiberg, Dom, Goldene Pforte; Ampleben, Dorfkirche etc.). Ein genaues Vorbild für diese Eckkehlen läßt sich nicht ausmachen.

Alle genannten Bauten weisen aber enge Beziehungen zum Magdeburger Domchor auf, obwohl dort keine dieser Bildungen auftritt. Im Magdeburger Domchor (Erdgeschoß) läßt sich aber ein häufiger Einsatz von Eckkehlen an Gurt- und Archivoltbögen nachweisen. Da der Magdeburger Domchor enge Beziehungen zum Bamberger Dom hat (siehe: Gosebruch, Martin, Vom oberrheinisch-sächsischem Weg der Kathedralgotik nach Deutschland, Göttingen 1983) und dortige Bildwerke auf reimsische Anregungen zurückzuführen sind, muß man die Ableitungskette solcher Eckkehlen aus Bamberg (mit dem auch die Freiburger Goldene Pforte zusammen hängt) und zwar von der Gaden- und Adamspforte herleiten. Interessanterweise treten solche Eckkehlen, die Ecksäulen begleiten, auch an der Reimser Kathedrale auf (Piedestale der Strebepfeiler-Tabernakelengel am dortigen Chor).

<sup>4</sup> Nur im Erdgeschoß des Magdeburger Domchores treten Blätter als Eckzier auf. Die mannigfaltigsten Formen sind dort zu studieren. Im oberen Chorumgang, dem sogen. Bischofsgang, sind diese Baseneckblätter nur vereinzelt zu finden. Die Hauptbauzeit des Chorerdgeschosses des Magdeburger Domes muß zwischen ca. 1220 (siehe: Gosebruch, Martin, Vom oberrheinisch-sächsischem Weg ..., op. cit., S. 29/30) und ca. 1225 (siehe: Grote, Hans-Henning, St. Marien, Freyburg, op. cit., S. 88) sich erstrecken.

Da das Westportal der Helmstedter Marienberger Kirche charakteristische Bildungen des Magdeburger Südportales (rhythmisierte Gewändesockel) und Magdeburgische gestielte Rankenfrieze aufweist, muß es nach dem Magdeburger Südportal, das kurz vor 1225 entstand, angesetzt werden (Grote, Hans-Henning, op. cit., S. 88). Die in den Turmkapellen der Helmstedter Marienberger Kirche sich befindenden frühgotischen Fresken müssen vor 1227 [Tod des Pfalzgrafen Heinrich, der nach Forschungen Martha Asches (Asche, Martha, Die Wandmalereien in den Turmkapellen der Helmstedter Kirche St. Marien, in: Braunschweiger Jahrbuch, Bd. 51, 1970, S. 9–32) auf einem Fresko in der Maria-Magdalenen-Kapelle dargestellt ist] entstanden sein. Erst nach Fertigstellung der Kapellen und des Westportales, das zum gleichen Bauabschnitt gehört, können sie entstanden sein. Aus dieser zeitlichen Abhängigkeit kann der Westbau der Marienberger Kirche nur um 1225 begonnen worden sein. Da das dortige Westportal aber das Magdeburger Südportal voraussetzt,

kann dieses nur vorher geschaffen worden sein, so daß man mit dem Magdeburger Südportal in die Jahre um 1224/25 zu gehen gezwungen ist.

Gleichzeitig mit der Errichtung des Westturbereichs der Marienberger Kirche entstand auch das Laienrefektorium des ehem. Zisterzienserklosters in Mariental. Dort treten die gleichen Basen- und Kämpferprofile, Ecksäulchen und vor allem Kapitellentypen auf, die beide ihre Wurzeln im Chorerdgeschoß des Magdeburger Domes haben.

<sup>5</sup> Der Kapitelsaal des ehem. Zisterzienserklosters zu Mariental ist um 1160/70 zu datieren, da die mit Schilden versehenen Würfelkapitelle enge Beziehungen zu artverwandten Bildungen in der Hildesheimer St. Godehard Kirche (Langhaus, Säulenkapfer) aufweisen.

Im Gegensatz zu den Marientaler Kapitellen haben die Melveroder Kapitele nicht die Grundform des Würfelkapitells, ihre Grundform nähert sich mehr dem Kelch an. Somit sind sie jünger als die Marientaler Kapitele, nur die Verzierungen greifen auf ältere Anregungen zurück.

Kehl- und Schildformen treten auch bei den Kapitellen der Landhauspfeiler der Braunschweiger Martinikirche auf. Das Langhaus kann nicht wie die bisherige Forschung es annimmt (Knauf, Tassilo, Die Architektur der Braunschweiger Stadtpfarrkirchen in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts, Braunschweig 1974, S. 127 ff.) nach 1188 und vor 1204 entstanden sein, sondern muß gegen 1225 angesetzt werden, da hier schon entwickelte Kämpferprofile mit einer den Wulst tief unterschneidenden Kehle (wie am Südportal des Magdeburger Domes) auftreten. Diese Kämpferprofile tauchen am und im gesamten Braunschweiger Dom nicht auf. Die älteren Kapitelltypen der Melveroder Südporte stehen also in enger Beziehung zu den Kapitellen des Langhauses der Braunschweiger Martinikirche.

<sup>6</sup> Das Westportal sowie das Nordwestportal der Martinikirche in Braunschweig muß wie das ältere Langhaus der Kirche im Gegensatz zur bisherigen Forschung neu datiert werden. Beide Portale (beim Nordwestportal nur der ältere Anteil der Gewändesäulen) verweisen mit ihren Bildungen auf den Magdeburger Domchor. Die profilierten Archivolten des leicht angespitzten Portals (wie das Melveroder Südportal) gehen auf die Magdeburger Turmpforten im Chorseitenschiff zurück.

Die Eckkehlen (auch im Inneren des Turmerdgeschoßraumes vorhanden) verweisen auf die Artgenossen der Zeit um 1225 im Umkreis des Magdeburger Domes (siehe Anm. 3), die Blattkapitelle (mit gestielten Volutenblättern) auf Artgenossen im Marientaler Laienrefektorium, das Kämpferprofil auf das Marienberger Westportal (und schließlich in beiden Fällen auf die Kämpfer der Magdeburger Chorkapellen).

Somit kann das Westportal und das gesamte Turmuntergeschoß der Martinikirche nicht vor 1220 (Knauf, Tassilo, op. cit., S. 130) sondern nur um 1225 angesetzt werden. Da die Melveroder Kapitele in stilistisch wie zeitlich dichter Nähe zum Westportal der Martinikirche entstanden sind, müssen sie bald nach 1225 angesetzt werden.

<sup>7</sup> Das Südportal der Riddagshäuser Klosterkirche besitzt enge stilistische Beziehungen zum Westbau des Halberstädter Domes (polylobe Bogeneinfassung – Halberstadt, Westportal; Schulterkonsolen mit reimschem Beulblatt – Halberstadt, Nord- und Südturmportal des Erdgeschoßmittelaumes) und zum Magdeburger Domchor (geteilte, gestielte Blatthände in den Zwickeln der Bogeneinfassung – Magdeburg, Chorerdgeschoßumgang, Kapitell der inneren Chorpfeiler; Tympanonrosette – Magdeburg, Bischofsgang, Rosette über dem Nordturmportal). Da am Westbau des Halberstädter Domes zwei Kapitellwerkstätten auftreten, die mit dem Magdeburger

Chorerdgeschoß und dem sogen. Bischofsgang zu tun haben, kann der Domneubau in Halberstadt nicht erst um 1235/39 (siehe: Leopold, Gerhart; Schubert, Ernst, Der Dom zu Halberstadt, Berlin 1984, S. 75) begonnen worden sein, sondern in engster zeitlicher Nähe zum Wechsel der Bauhütten des Chorerdgeschoßes und des Bischofsganges am Magdeburger Dom. Dieser Wechsel muß sich gegen 1225 (das Magdeburger Südportal weist schon eine Vorstufe des Kämpferprofils des Bischofsganges auf!) vollzogen haben. Bald nach dem Baubeginn in Halberstadt um 1225 müssen Bildhauer von dort nach Riddagshausen gekommen sein. Sie schufen in Riddagshausen die Vierungskapitelle, das Süd- und Westportal.

<sup>8</sup> siehe: Dehio, Georg, Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler, Bremen, Niedersachsen, München, Berlin 1977, S. 168.

<sup>9</sup> siehe: Anmerkung 6.

<sup>10</sup> Im Vierungsbereich und in den damaligen Querhausarmen der Braunschweiger Katharinenkirche treten die schon erwähnten Eckkehlen auf (siehe Anm. 3). Die Kapitellplastik trägt einerseits ältere Züge wie im Turmerdgeschoßraum der Martinikirche (Würfelkapitelle mit Eckzungenblättern in der Nachfolge des Braunschweiger Domes), andererseits vor allem aber jüngere.

Diese jüngeren Kapitelltypen sind durch Blattkränze gekennzeichnet, die mit den Rautenblattkränzen und mit den sich befingenden gestielten Dreifinderblätter auf Blattbildungen im Marientaler Laienrefektorium (Ecksäulchen der Fensterwand) und im Langhaus der Helmstedter Marienberger Kirche (Kapitelle der Ecksäulen der Langhauspfeiler) zurückgehen. Diese haben ihre Vorbilder im Chorseitenschiff des Magdeburger Domes (Nordseite, 2. Joch von Westen, Fensterseite).

Da die Magdeburger Chorseitenschiffe zwischen 1220 und ca. 1224/25 (Anm. 4) entstanden sind, muß das Langhaus in Helmstedt/Marienberga ebenfalls um 1224/25, das Marientaler Laienrefektorium um 1225/26 (Anm. 4) errichtet worden sein.

Da die Kapitele im Vierungsbereich und in den ehemaligen Querhausarmen der Braunschweiger Katharinenkirche in Abhängigkeit zu den Marienberger und Marientaler Artgenossen stehen, müssen sie bald nach 1225, also um 1225/26 geschaffen worden sein.

<sup>11</sup> Beide Hallenbauten wurden zu Beginn des 2. Viertels des 13. Jahrhunderts errichtet, siehe: Dehio, Georg, Handbuch der Deutschen Kunstdenkmäler, Westfalen, München, Berlin 1977, S. 136, 137.

<sup>12</sup> Die sogenannte „hochsäulige Kapelle“ befindet sich an der Nordostseite der Magdeburger Liebfrauenkirche. Sie wird seit Karl Weigels und Hans Kunzes Arbeit über die Liebfrauenkirche von 1925 (Weigel, Karl; Kunze, Hans, Das Kloster Unser lieben Frau in Magdeburg, August 1925) auf 1180 datiert.

Doch kann diese Datierung nicht stimmen, da auch diese Kapelle Züge des Magdeburger Domneubaues trägt. So weisen die gestuften Basen auf die Artgenossen in den Chorseitenschiffen des Magdeburger Domes hin und die Blätter der oktogonalen Stützen gehen auf den sogen. Meister der breitlappigen Kapitele, die Blätter der runden Stützen auf den sogen. Rankenmeister des Magdeburger Domchores zurück. Die weitgekehrten Kämpfer der Stützen lassen sich in der Liebfrauenkirche, die ihrerseits mit dem Magdeburger Domchor zusammenhängt (siehe: Grote, Hans-Henning, op. cit., S. 99/100) auffinden. Die „hochsäulige Kapelle“ der Liebfrauenkirche muß daher kurz vor 1225 entstanden sein.

Die Kapitele der Ecksäulen der quadratischen Pfeiler, die ihrerseits an die östlichen Langhauspfeiler der Melveroder Nikolaikirche erinnern, stehen in enger Beziehung zu Artgenos-

sen an den Langhauspfeilern der Helmstedter Marienbergkirche.

<sup>13</sup> Die Giebelsturzportale in Riddagshausen gehen auf Artgenossen an der Innenseite des Westportales des Halberstädter Domes zurück. Auch im Magdeburger Dom taucht die Giebelsturzfensterform als Kelchnische in den Chorkapellen auf. Die Giebelsturzportale und -fenster tauchen in und an vielen Bauten im Umkreis des Magdeburger Domes auf (z. B. im Naumburger Dom und in der Freyburger Marienkirche). Sie lassen stets auf mittelrheinischen Einfluß (besonders aus dem Kreis des Mainzer Westchores) schließen.

<sup>14</sup> Vergleichbar mit dem Kämpferprofil der östlichen Freipfeiler in Melverode (Plättchen-Wulst-Schräge-Kehle-Plättchen-Platte) ist das Kämpferprofil des Westportalgewändes der Braunschweiger Katharinenkirche. In Melverode fällt jedoch der obere Wulst fort.

<sup>15</sup> Schnabelförmig auslaufende Ecksäulen finden sich seit der Goslarer Domvorhalle und der Riechenberger Klosterkirche in der niedersächsischen Architektur. Solche schnabelförmigen Ecksäulenenden treten auch seitlich des Rundfensters am Turmwerk des Braunschweiger Domes auf.

<sup>16</sup> Die sich mit den Kuppen zart berührenden Dreifingerblätter an Kapitellen der Katharinenkirche in Braunschweig haben ihre Voraussetzungen in Artgenossen an den Langhauspfeilern der Helmstedter Marienbergkirche und an der Fensterwand des Laienrefektoriums in Mariental.

<sup>17</sup> Die aufsteigenden und herabgeschickten Lilienblätter in Melverode gehen auf Palmettenblattbildungen am linken Kapitell des südöstlichen Vierungspfeilers in der Riddagshäuser Klosterkirche zurück. Dieses nimmt deutlich Anregung von Blattkapitellen im Magdeburger Dom (Südportal, rechtes Gewände; Bischofsgang Nordseite) auf.

<sup>18</sup> Schlußsteinhänger im Scheitel von Kreuzgratgewölben treten häufig in Bauten im Umkreis und in der Nachfolge des Magdeburger Domchores auf (Königsutter, Dom, Joch hinter dem Löwenportal; Hildesheim, St. Michael, Kreuzgang; Naumburg, Dom, Chorgewölbe etc.). In Magdeburg werden sie in Verbindung mit Rippen in den Chorkapellen und in den Chor-seitenschiffen sowie ohne Rippen (wie in St. Martini, St. Katharinen und St. Nikolai) in den Chorumgangsjochen und im Nord-Ostturm eingesetzt. Die Vorbilder der Magdeburger Schlußsteinhänger sind in mittelrheinischen Bauten zu studieren.

<sup>19</sup> siehe: Steinacker, Karl, Braunschweiger Denkmalpflege 1903-07, in: Braunschweiger Magazin, 1908, Nr. 7/8, S. 83-88.

<sup>20</sup> siehe: Anmerkung 19

<sup>21</sup> siehe: Anmerkung 19

<sup>22</sup> siehe: Anmerkung 19

<sup>23</sup> siehe: Anmerkung 19

<sup>24</sup> siehe: Gosebruch, Martin, Der Braunschweiger Dom und seine Bildwerke, Königstein im Taunus 1980, S. 13

<sup>25</sup> siehe: Anmerkung 6 und 10

Der älteste Bau einer Braunschweiger Stadtpfarrkirche in der Nachfolge des Braunschweiger Domes scheint die St. Martinikirche zu sein. Ihr Grundriß, wie der der jüngeren Katharinenkirche, geht auf den Braunschweiger Dom zurück. Ihre Ostteile können nicht vor 1220 begonnen worden sein, obwohl die Gliederungselemente und Kapitellplastik auf den Dom zurückgehen, da die Kämpferprofile der Ostteile nicht vom Braunschweiger Dom abstammen, sondern vielmehr von den Chorkapellen (Innendienste) des Magdeburger Domchores. Die Chorkapellen in Magdeburg sind zwischen ca. 1220 und ca. 1224/25 (siehe Anm. 4) anzusetzen. Sie müssen, da ihre Kapitellplastik mit dem Magdeburger Südportal zusammenhängt, vor 1224/25 entstanden sein. Die Hauptbauphase in St. Martini muß von Ost nach West von kurz vor der Mitte bis

zum Ende des 3. Jahrzehnts des 13. Jahrhunderts angesetzt werden.

Die Bauplastik der Katharinenkirche ist von Anfang an (Ostteile) fortschrittlicher als in St. Martini. Die Ostteile in St. Katharinen müssen gegen 1225 begonnen worden sein (Abhängigkeit der Kapitellplastik von Helmstedt, Marienberg, Mariental). Gleichzeitig mit dem Bau der Vierung begannen die Bauarbeiten am Erdgeschoß des Turmwerkes (um 1225). Danach folgte der Langhausbau und schließlich das 2. Geschoß des Turmwerkes (vor 1230), das deutlich Züge des Halberstädter Domes, dessen frühgotischer Neubau ab ca. 1225 errichtet wurde, trägt.

<sup>26</sup> siehe: Meier, Paul Jonas, Die Bau- und Kunstdenkmäler des Herzogtums Braunschweig, Kreis Braunschweig, Wolfenbüttel 1900, S. 104

Dorn, Reinhard, Mittelalterliche Kirchen in Braunschweig, Hameln 1978, S. 238, 239

<sup>27</sup> Die Amplebener Dorfkirche weist wie die Melveroder Nikolai-kirche ein gegenüber dem schmalen Chorhaus breiter angelegtes Langhaus auf. Dem Langhaus sitzt ein quadratischer Turm nach Westen vor. Im Innern sind Langhaus und Chor, der nach Osten gerade geschlossen ist, als gewölbte Saalräume ausgebildet. Die Kapitellplastik des dortigen Südportales weist auf das Westportal der Martinikirche in Braunschweig und die Kapelle des Innern der Kirche auf den Halberstädter Dom (Westseite) und auf die Vierungskapitel der Riddagshäuser Klosterkirche. Der Bau der Amplebener Dorfkirche muß gegen 1227 entstanden sein. Zur Datierung und Herkunft siehe: M. Haenchen, Zur Baugeschichte der Kirche von Ampleben, in: Braunschweigische Heimat 1987, S. 47-65.

<sup>28</sup> Der ostfälische Dorfkirchentyp läßt sich bei Bruch- und Feldstein- sowie bei Backsteinkirchen in der Altmark und in der Mark Brandenburg nachweisen. Bei den Dorfkirchen in Mecklenburg und Schleswig-Holstein, die während des zweiten Viertels des 13. Jahrhunderts errichtet wurden, findet sich nur der rheinisch-westfälische Typ (quadratischer Turm, längsrechteckiges Langhaus, teils als Halle, teils als Saal, quadratischer Chor, meist gerade geschlossen).



Abb. 16 Melverode, St. Nikolaus, Innenansicht nach Osten.